



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ACATLÁN**

*EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE  
UN BUQUE EN EL NEGOCIO MARÍTIMO  
INTERNACIONAL*

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
**LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A

**RUBÉN ALONSO HERNÁNDEZ LÓPEZ**

ASESOR:  
DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

Abril 2015

Santa Cruz Acatlán, Estado de México



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **INDICE**

	página
ABREVIATURAS	VIII
AGRADECIMIENTOS	IX
<b>INTRODUCCION</b>	<b>XI</b>

## **CAPITULO I**

### **LA TEORÍA DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE Y LOS TIPOS DE ARRENDAMIENTO MARÍTIMO**

1.1 Generalidades.	3
1.2 Teoría de los Contratos de Utilización del Buque.	4
1.2.1 Antecedentes.	4
1.2.2 Definición del contrato de utilización del buque.	5
1.2.3 Consideraciones teóricas y criterios para la clasificación de los contratos de utilización del buque.	7
1.2.4 Personajes participantes en los contratos de utilización del buque.	10
1.2.5 Clasificación de los contratos de utilización del buque.	17
1.3 El contrato de arrendamiento o locación del buque. Su clasificación.	26
1.3.1 Clasificación del arrendamiento marítimo.	26
<b>CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO</b>	<b>28</b>

## CAPITULO II

### ANTECEDENTES. EL ARRENDAMIENTO MARÍTIMO EN LAS FUENTES HISTÓRICAS DEL DERECHO

2.1 Generalidades.	33
2.2 Antecedentes históricos del arrendamiento de buques.	34
2.3 La figura del <i>locatio navis</i> en el Derecho Romano.	36
2.3.1 Tipos de <i>locatio navis</i> .	38
2.3.2 La calidad del <i>exercitor</i> o naviero.	39
2.3.3 Obligaciones y acciones contra el incumplimiento.	40
2.4 El tratamiento del arrendamiento marítimo durante la Edad Media.	42
2.4.1 Las Siete Partidas del Rey Alfonso X, 1265.	43
2.4.2 El Libro del Consulado del Mar, siglo XIII.	45
2.4.3 El nacimiento de la Póliza Marítima o Carta Partida.	49
2.5 El Arrendamiento del buque en la época de la Codificación.	56
2.5.1 Francia. Las Ordenanzas de Colbert de 1681, y el Código napoleónico de 1807. Su influencia en Mexico.	57
2.5.2 España. Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y el Código de Comercio Español de 1885. Su influencia en México.	59
2.6 El Arrendamiento del buque en la descodificación del Derecho en el siglo XX.	63
2.6.1 El arrendamiento marítimo en las <i>Ordenanzas de la Marina Mercante</i> como Proyecto de la Ley de	

Navegación y Comercio Marítimos de 1963.	63
2.6.2 El arrendamiento en las sucesivas Ley de Navegación de 1994 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006.	66
2.7 Las corrientes interpretativas del arrendamiento marítimo.	68
2.7.1 El fletamento como arrendamiento de cosas.	68
2.7.2 El fletamento como transporte marítimo.	69
2.7.3 El arrendamiento marítimo como contrato autónomo y distinto del fletamento.	70
2.7.4 La doctrina inglesa y la clasificación de la póliza marítima.	75
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	76

### **CAPÍTULO III**

#### **ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE EL FORMULARIO DE CONTRATO PARA ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE Y EL FORMULARIO PARA EL ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN A COMPRA.**

3.1 Generalidades.	81
3.2 Las cláusulas de un Contrato de Arrendamiento Financiero del Buque. El formulario <i>Standardlease</i> .	87
3.2.1 Contenido del <i>Standardlease</i> .	90
3.3 Las cláusulas de la póliza de arrendamiento con opción a compra del buque. El <i>Barecon 2001</i> .	111
3.3.1 Contenido de la póliza <i>Barecon 2001</i> .	112
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	137

## **CAPÍTULO IV**

### **EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

4.1 Generalidades.	141
4.2 El Contrato. Aspectos Lesivos y Enriquecimiento Injustificado en las obligaciones.	142
4.2.1 Definición del contrato.	142
4.2.2 Elementos constitutivos del contrato y sus efectos.	145
4.2.3 Frustración del contrato.	147
4.2.4 El principio de buena fe en el contrato mercantil.	151
4.2.5 Los pactos lesivos o “leoninos”.	154
4.2.6 El enriquecimiento injustificado.	156
4.3 El Contrato de Arrendamiento Financiero.	158
4.3.1 Definición del Contrato de Arrendamiento Financiero.	158
4.3.2 Características jurídicas del Contrato de Arrendamiento Financiero.	162
4.3.3 Naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero.	164
4.4 La figura de Leasing en el Derecho inglés, distinta al Arrendamiento Financiero en el Derecho mexicano. Su problemática en el negocio marítimo.	170
4.4.1 El leasing en el Derecho inglés.	171
4.4.2 El problema de la asimilación de un arrendamiento financiero del buque mediante una póliza marítima bareboat	

charter-party.	175
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	178

## **CAPÍTULO V**

### **FIGURA JURÍDICA. LOS INTENTOS DE REGULACIÓN EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL Y LA LEGISLACIÓN MEXICANA PARA EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE.**

5.1 Generalidades.	183
5.2 La Regulación del Contrato de Arrendamiento Financiero Internacional.	185
5.2.1 El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques.	186
5.2.2 La Convención del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre Arrendamiento Financiero Internacional.	188
5.3 La Figura del Contrato de Arrendamiento Financiero del Buque en la Legislación Mexicana.	194
5.3.1 El arrendamiento financiero en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.	195
5.3.2 La Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el arrendamiento financiero del buque.	214
5.3.3 Las obligaciones del arrendamiento marítimo en el <i>“Proyecto de la Ley de Navegación y</i>	

<i>Comercios Marítimos” de Salgado</i>	221
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	230

## **CAPÍTULO VI**

### **LA PRÁCTICA REAL DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE BUQUES POR PARTE DE PETRÓLEOS MEXICANOS. EL ANÁLISIS DEL CONTRATO MODELO DE PEMEX**

6.1 Generalidades.	235
6.2 Breve Historia de las etapas de renovación de la flota petrolera en Pemex.	236
6.3 El Contrato modelo de Pemex.	340
6.3.1 Cláusulas relativas a la entrega y la responsabilidad por defectos del buque.	241
6.3.2 Cláusulas relativas a la distribución de los riesgos.	244
6.3.3 Cláusulas relativas a la terminación del contrato.	249
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	252

## **CAPÍTULO VII**

### **PROPUESTA DE CLÁUSULAS MODELO PARA EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE**

7.1 Generalidades.	257
7.2 Propuestas.	257

7.3 Explicación de las cláusulas modelo.	259
CLÁUSULAS MODELO.	267
CONCLUSIONES GENERALES	279
<b>ANEXO I. ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO ENTRE EL     FORMULARIO STANDARDLEASE Y LA PÓLIZA BARECON.</b>	<b>289</b>
<b>ANEXO II. CUADRO COMPARATIVO ENTRE LA PÓLIZA     STANDARDLEASE, LA LEY GENERAL DE TÍTULOS Y     OPERACIONES DE CRÉDITO Y EL CONTRATO MODELO     DE PEMEX.</b>	<b>329</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>341</b>

## **ABREVIATURAS**

**BIMCO** The Baltic and International Maritime Council – La Conferencia Marítima Internacional del Báltico.

**BARECON 2001** Standard Bareboat Charter Party – Póliza a casco desnudo

**LAASP** Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público

**LGTOC** Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito

**LNCM** Ley de Navegación y Comercio Marítimos

**STANDARDLEASE** Standard Bareboat Finance Lease – Póliza de arrendamiento financiero del buque

**UNCTAD** United Nations Center on Trade and Development – Centro de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo.

**UNCTC** *United Nation Centre on Transnational Corporations* – Centro de las Naciones Unidas sobre Empresas Trasnacionales.

**UNIDROIT** Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado

**VLCC** Very Large Crude Carrier – Buque petrolero de gran tamaño

## **AGRADECIMIENTOS**

*A mi maestro, el Dr. Salgado.*

*No basta con haber publicado sendas obras o un gran volumen de artículos sobre Derecho Marítimo. No es suficiente con tener vasta experiencia sirviendo al gobierno mexicano y representando a nuestra nación en importantes conferencias y participaciones internacionales. Qué importa haber ganado el premio marítimo mundial después de haber concluido medio siglo siendo uno de los más distinguidos catedráticos en la máxima casa de estudios de México. De nada sirve, si no se tiene la humildad para permitir a los alumnos acercarse a su maestro para despejar dudas, profundizar inquietudes y comentar o debatir puntos de vista distintos. El conocimiento se comparte, así alimenta su pasión el individuo por el conocimiento, así el maestro también aprende del alumno... la humildad que Usted nos mostró siempre será, de lo que ante todo, le estaremos por siempre agradecidos.*

*Después de largos debates, lecturas y discusiones que tuvimos en el desarrollo de éste trabajo, siempre estaré feliz y orgulloso de que Usted fue mi asesor, y nunca olvidaré el momento en el que por primera vez entré a su biblioteca marítima... gracias por abrirme las puertas al conocimiento, por brindarme su paciencia y su amistad que será para siempre. Espero poder retribuir de la misma manera y con la misma entrega a nuestra sociedad, a mi familia, a la gente... compartiendo el conocimiento.*

*A mis padres, Rubén y Aurora.*

*Gracias por haber forjado, premeditada o accidentalmente, la persona que soy ahora. No concibo una versión de mí en la que mi libertad de pensamiento y decisión se vea sometida a la voluntad de farsas y engaños. Gracias por siempre mantenerse y mantenernos unidos como familia. Siempre han estado ahí cuando los necesitamos. Espero que este pequeño recibimiento los haga orgullosos.*

*A mis hermanos, Aurora y Enrique.*

*No hay, en realidad, derecho alguno concedido, otorgado así de fácil, conocimiento o poder que se adquiera por arte de magia. Incluso a los héroes de las mejores historietas les ha costado ganar súper poderes. La felicidad, orgullo, sabiduría y prestigio, todos ellos se conquistan con esfuerzo. Sé que pueden ir más lejos. Encuentren su pasión en un fin bondadoso y llévenla hasta su última consecuencia. Los amo con todo mi corazón.*

*A mi tía Cony*

*Gracias por considerarme un hijo y abrir las oportunidades que se me han presentado. Sin ti, no hubiera sido posible unir práctica con teoría en éste trabajo. Y en la vida, te doy las gracias por hacer posible la unión de la familia durante todos estos años. Espero puedas sentirte orgullosa con éste trabajo que presento.*

## INTRODUCCIÓN

Diversos autores denuncian al contrato de arrendamiento financiero como un contrato “*leonino*” cuyas obligaciones son ventajosas para el arrendador y lesivas para el arrendatario, en particular, por la cláusula de asunción de riesgos.

Pese tales señalamientos, se contraponen otro grupo de autores, quienes afirman que aquella cláusula es característica esencial del contrato y a pesar de las cargas que recibe el arrendatario, estas son aceptadas en la práctica general; cambiarla desvirtuaría la naturaleza del contrato.

Independiente a la discusión, sobresalen dos problemáticas. El contrato de arrendamiento financiero del buque no está tipificado por la Legislación Marítima Mexicana y carece de las mínimas regulaciones. Por otra parte, la regulación del contrato de arrendamiento financiero general, contemplada en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito vigente, parece estar diseñada para proteger los intereses del arrendador, pues deja al arrendatario una carga de obligaciones excesiva en cuanto a la asunción de los riesgos del arrendamiento.

Tal es el caso de su artículo 417, que obliga al arrendatario a colocar como beneficiario del seguro al arrendador, y además, ante la pérdida total del bien, lo obliga al pago de los saldos pendientes del contrato que el seguro no

alcance a cubrir. Razón por la cual se dice que el contrato produce un enriquecimiento injustificado del arrendador, en detrimento del arrendatario.

Por otro parte, el estudio jurídico del contrato de arrendamiento financiero marítimo es subestimado hoy en día por los intermediarios, empresarios e inversionistas, quienes ante el fuerte interés por obtener jugosas ganancias con el menor riesgo posible, aspiran a lograr la adjudicación del contrato —a través de una suerte de negociación política—, sin esforzarse por saber si tal o cual cláusula contractual ha sido mejorada, omitiendo cualquier opinión jurídica que pretenda ubicar al contrato dentro del principio de buena fe.

Es en igual medida subestimado por los navieros del país, quienes no han aprovechado las oportunidades que el contrato brinda a aquellos que deseen acrecentar sus flotas y renovarlas, sin tener que desembolsar una cantidad fuerte de capital propio.

A tales actitudes se les suma la débil situación de la flota marítima mercante, cuyo proceso involutivo sitúa a México con apenas el 0.1% respecto al tonelaje de registro bruto mundial. Estudios actuales señalan que continuamente se desvían cerca de 30 mil millones de dólares por el empleo de embarcaciones extranjeras y por el uso de puertos en Estados Unidos —nos advierte José Eusebio Salgado y Salgado—.

En este contexto se inserta la propuesta principal de investigación sobre el arrendamiento financiero marítimo, que es, dicho contrato es distinto al contrato de arrendamiento del buque con opción a compra, y distinto al resto de los otros contratos de arrendamiento marítimo, a saber, el contrato de arrendamiento puro, el contrato a casco desnudo y el contrato a casco desnudo con dimisión de bandera. Tal es la idea con que nació nuestro trabajo y esa es su hipótesis general.

Ante las problemáticas jurídicas expuestas, el trabajo de investigación que presentamos pretende responder también a la siguientes hipótesis secundarias ¿está considerado el contrato de arrendamiento financiero del buque por nuestra Ley Marítima? es decir, ¿ésta ofrece un marco jurídico regulatorio apropiado para el mismo? y ¿ofrecen, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, disposiciones equitativas para ambas partes en dicho contrato, o adoptan una postura que favorece al arrendador, colocando al arrendatario obligaciones excesivas y lesivas en detrimento de sus intereses?

Luego, las hipótesis particulares que nos ayudarán a responder los planteamientos general y secundarios, son desarrolladas para cada capítulo de la siguiente forma:

1. En el capítulo I nos preguntamos ¿Qué clasificación permite estudiar las modalidades de explotación del buque? ¿Se debe distinguir al contrato de utilización del buque de la póliza marítima? ¿Cuáles son los tipos de arrendamiento marítimo?
2. El estudio continúa con el capítulo II, para responder lo siguiente ¿Cuál es el antecedente del arrendamiento marítimo en las fuentes históricas del Derecho? ¿Cómo ha sido interpretado a través de la Historia? ¿Cómo llegó ésta interpretación a la doctrina marítima mexicana?
3. Posteriormente, en el capítulo III nos preguntamos ¿Cuáles son las características distintivas del arrendamiento financiero marítimo? ¿Se puede distinguir del arrendamiento del buque con opción de compra? ¿Podemos llevar a cabo un arrendamiento financiero del buque mediante la utilización de la póliza *Barecon 2001*?
4. Por su parte, el capítulo IV responde a las preguntas ¿Cuál es la naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero? ¿Qué tesis la explica mejor? ¿Es el arrendamiento financiero la misma figura jurídica que aquella del *leasing* inglés? ¿Cuáles son las características de un pacto lesivo y del enriquecimiento injustificado?

5. Con base a los cuestionamientos anteriores, el capítulo V se ocupa de responder ¿Cuáles son los preceptos jurídicos de nuestra legislación relativos al arrendamiento financiero que contienen aquellos aspectos lesivos? ¿Cómo está regulada la figura jurídica del arrendamiento financiero en el ámbito internacional? ¿Son, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, adecuadas para regular un contrato de arrendamiento financiero del buque que cuide el justo equilibrio en las prestaciones?
  
6. Más adelante, las hipótesis para el capítulo VI son, ¿Cómo operan las cláusulas del contrato en la práctica? O bien ¿Cómo opera Pemex aquellas cláusulas lesivas para el arrendatario? ¿Son éstas modificadas en su contrato modelo?
  
7. Finalmente, el capítulo VII atiende la siguiente pregunta ¿Podemos modificar las cláusulas lesivas para llevar a cabo un contrato justo y equitativo para ambas partes? ¿Cuáles serían estas modificaciones?

El marco teórico que permitirá abordar nuestra investigación, está compuesto, en parte, por la teoría los contratos de utilización de buques, que clasifica a los contratos en arrendamiento, fletamento y transporte marítimo. De manera secundaria utilizamos la teoría general de las obligaciones en los contratos, con el propósito de explicar las nociones del principio de buena fe y la

equidad en las prestaciones; así como también las características del pacto lesivo y el concepto del enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa. Ello nos permitirá identificar las cláusulas lesivas en el contrato.

La metodología de estudio es el análisis comparativo, pues confrontamos instrumentos como los formularios de contrato, las convenciones internacionales y los ordenamientos nacionales en materia de arrendamiento financiero, a fin de revelar las discrepancias sustanciales entre las obligaciones de las partes. Las cláusulas y los artículos son nuestras variables de observación.

Los conceptos a tratar son, arrendamiento financiero, contrato, póliza marítima, cláusula, asunción de riesgos, pacto lesivo, enriquecimiento injustificado, arrendador, arrendatario, proveedor, pérdida total, limitación de responsabilidad ante la pérdida total, entre otros.

Para lograr los objetivos propuestos, dividimos el trabajo en siete capítulos. El primero introduce al estudio de la teoría de los contratos de utilización del buque, sus elementos y características, así como la clasificación que ofrece para los contratos. Aquí distinguimos al contrato de utilización del buque de la póliza marítima, que es el documento probatorio de aquél. Separamos la doctrina italiana que clasifica la explotación de los buques mediante los contratos de utilización, de la doctrina inglesa que los clasifica con base a las pólizas marítimas.

El segundo capítulo está dedicado al estudio de los antecedentes arrendamiento del buque en las fuentes históricas del Derecho y la interpretación doctrinal que ha tenido a través de la historia del Derecho Marítimo hasta nuestros días.

En el tercer capítulo incorporamos el estudio de los formularios *Standardlease* y *Barecon*, siendo el primero especial para el arrendamiento financiero de buques, y el segundo, propio para el arrendamiento a casco desnudo que incluye un apartado dedicado al arrendamiento con opción a compra; llevando así un análisis detallado de su clausulado que permitirá determinar la distinción entre ambos contratos.

Más adelante, el cuarto capítulo se ocupa de definir los conceptos de pacto lesivo y enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa, para ser identificados en los preceptos jurídicos de la legislación en materia de arrendamiento financiero; así como de la naturaleza jurídica del arrendamiento financiero y su diferencia con la figura del *leasing* inglés.

Comprendidos aquellos conceptos, podemos identificar los aspectos lesivos en los preceptos jurídicos que regulan al arrendamiento financiero, lo cual llevamos a cabo en el quinto capítulo. Revisamos aquí los intentos por

regular al contrato en el ámbito internacional, así como la legislación nacional del arrendamiento financiero.

Analizamos, en el sexto capítulo, el contrato modelo de PEMEX Refinación, como un caso real de un arrendamiento financiero marítimo, destacando las cláusulas esenciales de su contrato modelo, como son: la entrega del buque y los defectos; la distribución de riesgos; y la terminación del contrato. Éstas, sobresalen a la hora de hacer el análisis, por transferir al arrendador, en su mayoría, las obligaciones y responsabilidades que generalmente le corresponden al arrendatario, que es Pemex.

Finalizamos con una serie de cláusulas modelo, en el séptimo capítulo, elaboradas a partir del aprendizaje que proporcionó esta investigación, como una propuesta para cuidar la buena fe contractual y el equilibrio en las contraprestaciones de las partes para el arrendamiento financiero.

Destacamos a su vez, la importancia tipificar y legislar el arrendamiento financiero del buque en la Legislación Marítima Mexicana, retirando los aspectos *leoninos* para brindar seguridad a las navieras mexicanas que lo utilicen como medio para incrementar o renovar su flota mercante.

**CAPÍTULO I. LA TEORÍA DE LOS CONTRATOS DE  
UTILIZACIÓN DEL BUQUE Y LOS TIPOS DE  
ARRENDAMIENTO MARÍTIMO.**

## 1.1 GENERALIDADES.

El tratamiento del contrato de arrendamiento del buque, en cualquiera de sus tipos en que se presente, nos refiere en general al tema de los Contratos de Utilización de Buques. En torno a él, gira todo el Derecho Marítimo de tipo comercial.<sup>1</sup>

Por ello iniciamos nuestro estudio con la Teoría de los Contratos de Utilización de Buques, sus elementos, conceptos y la clasificación que brinda; y de esta manera entenderemos la subclasificación de los arrendamientos marítimos.

Se tiene además, el propósito de conocer la separación que hay entre dicha teoría —propiamente latina—, y la doctrina inglesa, que clasifica a las modalidades de explotación del buque de acuerdo a sus documentos, o sea, la póliza marítima y el conocimiento de embarque.

Es importante establecer aquella distinción, pues creemos existe una ligera confusión entre lo que es la póliza marítima y lo que es propiamente el contrato de utilización del buque; confusión que se refleja en la práctica y Legislación Marítima.

---

<sup>1</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. **El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque**. Petróleos Mexicanos. México, 1989. p. 13

## 1.2 TEORÍA DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES

La teoría nos permite abordar nuestra investigación, ya que ofrece los conceptos y elementos para construir una precisa delimitación de los negocios jurídicos que tienen como finalidad la actividad marítima comercial mediante la utilización del buque.

Conocer las características esenciales y saber distinguir a cada uno de estos contratos, señala Salgado, tiene una verdadera utilidad práctica si queremos evitar caer en errores jurídicos que nos lleven a sufrir serias pérdidas económicas.<sup>2</sup> Merece la atención, por tanto, revisar qué se entiende por contrato de utilización de buque.

### 1.2.1 Antecedentes.

Los primeros ordenamientos jurídicos en delimitar los contratos de utilización del buque fueron el *Codice della Navigazione* italiano de 1942 y la Ley Federal de Navegación Marítima Bajo Pabellón Suizo de 1953.

El *Codice della Navigazione*, clasifica a los contratos de utilización del buque en tres: la *locazione* —arrendamiento o locación—, el *noleggio* —fletamento— y el *trasporto* —transporte de mercancías—, en su *Libro Terzo*,

---

<sup>2</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. **Manual de Derecho Marítimo. TOMO I.** Editorial Académica Española. Saarbrücken, 2012. p 566.

*“Delle obbligazioni relative all’esercizio della navigazione”, Titolo I, “Dei contratti di utilizzazione della nave”.*<sup>3</sup>

Por otra parte, en nuestro continente se puede destacar el *Proyecto del Código Marítimo para los Países Centroamericanos*, que sin duda establece la autonomía de cada contrato.<sup>4</sup>

### 1.2.2 Definición del Contrato de Utilización del Buque.

El origen de esta denominación es adjudicado a la doctrina italiana de principios del siglo XX, cuyo esfuerzo desembocaría en la promulgación del *Codice della Navigazione* de 1942.

Sánchez Calero nos dice que bajo este nombre se agrupan al conjunto de modalidades contractuales delimitadas a un sentido esencialmente económico de utilización o explotación del buque.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> **Codice della Navigazione. Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, aggiornato alla legge 26 febbraio 2010, n. 25.** Legislazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei trasporti. Sin número de página. Consultado en internet el 9 de febrero del 2012, disponible en: <http://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm>

<sup>4</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. **Proyecto para el Código Marítimo Centroamericano. Divulgaciones y Comentarios.** Edición del Autor y Alumnos. Publicación de la Facultad de Derecho de la Universidad de San Carlos Guatemala. Guatemala, 1959. pp. 138 y 139. Consultado en Internet el 9 de febrero del 2012, disponible en: [http://www.academiadederecho.org/upload/biblio/contenidos/guatemala\\_\\_n\\_78Proyecto\\_para\\_el\\_Cod\\_Maritimo\\_Centroamericano.pdf](http://www.academiadederecho.org/upload/biblio/contenidos/guatemala__n_78Proyecto_para_el_Cod_Maritimo_Centroamericano.pdf)

<sup>5</sup> Sanchez Calero, Fernando. *Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque.* Autores Varios. **Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Antonio Polo.** Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid, 1981. p. 1050

Arroyo lo refiere a aquellos contratos por los cuales se destina el buque a diversas actividades cuya finalidad y objeto central es el fenómeno técnico de la navegación.<sup>6</sup>

Gabaldón García y Ruiz Soroa los definen como los contratos que tratan el empleo del buque en actividades empresarialmente organizadas, destinadas al ámbito comercial.<sup>7</sup>

El anteproyecto español de la Ley sobre Contratos de Utilización del Buque, en su exposición de motivos, los define como todos aquellos contratos a través de los cuales se canaliza la explotación de los buques mercantes.<sup>8</sup>

Parece que hay una tendencia generalizada por parte de aquella doctrina a llamarlos “*contratos de explotación*”, en vez de contratos de utilización, denotando así el sentido económico o comercial, mientras que la segunda alude a la forma en que el naviero utiliza o se sirve del buque.<sup>9</sup>

No es el caso de la doctrina mexicana, en cuyos autores se muestra preferencia a conservar el término acuñado en la doctrina italiana. Por ejemplo,

---

<sup>6</sup> Arroyo Martínez, Ignacio. **Curso de Derecho Marítimo**. 2ed Ed. Thomson Civitas. Madrid, 2005. p. 431

<sup>7</sup> Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, José María. **Manual de Derecho de la Navegación Marítima**. 3ª Ed. Marcial Pons. Madrid, 2006. p. 450

<sup>8</sup> “*El Anteproyecto de Contratos de Utilización del Buque.*”, en Eizaguirre, José María (de) [coordinador]. **III Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián**. Ed. Librería Carmelo. Donostia, 1996. p. 195

<sup>9</sup> Casi todos los autores españoles prefieren llamarlos contratos de explotación, a excepción de Arroyo, para quien es indiferente, ver Arroyo Martínez, Ignacio. **Op. cit.** p. 431; Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, José María. **Manual de Derecho...** **Op. cit.** p. 452; Martínez Jiménez, María Isabel. **Los contratos de explotación...** **Op. cit.** p. 37 y en general toda la obra; Sánchez Calero, Fernando, **Consideraciones sobre la clasificación...** **Op. cit.** p. 1050

Cervantes Ahumada los define como los contratos centrales del comercio marítimo, por medio de los cuales se logra la utilización de la nave.<sup>10</sup>

Salgado, por su parte, los describe como los instrumentos jurídicos principales del Derecho Marítimo comercial. Él incluye al contrato del comodato dentro de la clasificación, y dado que éste es gratuito, prefiere llamarlos con la expresión de contratos de utilización en su conjunto.<sup>11</sup>

Con todo lo anterior podemos afirmar que los contratos de utilización del buque son el conjunto de instrumentos jurídicos del negocio marítimo que guardan en común la finalidad de explotar o utilizar al buque mercante.

Antes de introducirnos al estudio de su clasificación, es preciso señalar las consideraciones teóricas que nos ofrecen los autores Ignacio Arroyo y Sánchez Calero.

### 1.2.3 Consideraciones teóricas y criterios para la clasificación de los contratos de utilización de buques.

Por una lado, Sánchez Calero nos comenta los siguientes criterios:

---

<sup>10</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Los contratos de utilización de la nave en el Derecho mexicano*. Autores Varios. **Comunicaciones Mexicanas al VIII Congreso Internacional de Derecho Comparado**. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1971. p. 227

<sup>11</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento ... **Op. cit.** pp. 13 y 14

- a) La delimitación de los tipos de contratos debe efectuarse a través de la observación del contenido habitual o normal que nos ofrecen los contratos, para en un segundo momento estudiar los textos legales y ver de que forma pueden regularlos.<sup>12</sup>
- b) Para la comprensión de la tipología contractual surgida en la moderna actividad marítima, es importante tener en cuenta no solo las obligaciones asumidas por las partes, sino muy especialmente la causa objetiva del contrato, o sea, la finalidad económico social que el contrato cumple. Por ello, debemos deshacernos de la presunción equívoca de que la finalidad de todos esos contratos es la de transporte.<sup>13</sup>
- c) Es conveniente distinguir entre el contrato y el documento que sirve de prueba del mismo, para no cometer errores en la tipología contractual. Esto se hace necesario debido a que la doctrina y práctica inglesa ha ejercido presión en el escenario internacional y a los demás países por vía de los convenios internacionales, clasificando a los contratos en *charter-party* y *bill of lading*. Si queremos clasificar los contratos debemos dirigir nuestra atención hacia ellos y no hacia los documentos que normalmente los recogen.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Sánchez Calero, Fernando. Consideraciones sobre la clasificación ... **Op. cit.** p. 1053

<sup>13</sup> **Idem.**

<sup>14</sup> **Ibídem.** p. 1054

d) Para su clasificación debemos fijarnos en el contrato normal de los mismos y en las subespecies más frecuentes. Es decir, debemos determinar el contenido material de las distintas relaciones obligatorias, conforme a las condiciones usuales del tráfico y con referencia a la finalidad económico-social que el contrato cumple.<sup>15</sup>

Por otro lado, Arroyo nos sugiere las siguientes consideraciones para comprender la teoría general de los contratos de utilización del buque:

- e) La primera es, que la realidad del tráfico marítimo demuestra una pluralidad de contratos.
- f) La segunda, que el criterio doctrinal para distinguir y clasificarlos consiste en una escala o parámetro móvil y tiene en cuenta las obligaciones esenciales asumidas por las partes.
- g) La tercera, que las consecuencias son preferentemente de orden didáctico y expositivo, pero deben influir en la reforma del Derecho positivo y desplegar sus efectos inmediatos en el grado de analogía como instrumento de interpretación.

---

<sup>15</sup> **Ibídem.** p. 1055

h) Finalmente, el buque y la navegación marítima son los elementos genuinos en torno a los cuales descansa la teoría de los contratos de explotación.<sup>16</sup>

Es claro que la distinción entre los contratos de utilización debe basarse en el grado de control que el contratante tiene sobre el buque, por ejemplo, en el arrendamiento hay una posesión plena del arrendatario, mientras que en el fletamento tiene el buque a su disposición, sin que implique la posesión. Luego, la distinción entre subespecies de contrato, debe hacerse en la analogía interpretativa de las obligaciones entre las partes.<sup>17</sup>

Conviene entonces revisar a los personajes participantes para identificar a las partes en cada contrato.

#### 1.2.4 Personajes participantes en los Contratos de Utilización de Buques.

Los personajes y elementos que conforman a la teoría de los contratos de utilización del buque son:

**A) El Buque.** Éste es el objeto central de los contratos marítimos. Salgado nos ofrece la definición siguiente:

---

<sup>16</sup> Arroyo Martínez, Ignacio. **Op. cit.** pp. 431 y 432

<sup>17</sup> **Ibídem.** pp. 435

*“El buque es todo tipo de embarcación que opere en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes o navales, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.”<sup>18</sup>*

Nos advierte sin embargo, que las plataformas fijas o flotantes de exploración y/o explotación, es decir, las unidades mar adentro, no pueden ser incluidas dentro del concepto del buque, ya que no participan de las características propias de una embarcación dedicada a la navegación. Tampoco pueden ser asimiladas como artefactos navales, ya que no cumplen su función fundamental de éstos, que es el ser auxiliar de la navegación.<sup>19</sup>

Esta definición está acorde con la realidad internacional y los instrumentos internacionales de los que México es parte, por lo que será la que utilizaremos en la teoría.

**B) Naviero.** El término tiene su antecedente en el Derecho Romano —como lo revisaremos en el segundo capítulo— con la figura del *exercitor*, al cual correspondían las ganancias obtenidas por el uso del buque, indistintamente de que fuera su propietario o estuviera en posesión del mismo como locatario.

De ahí que la doctrina española haya tomado una acepción similar en cuanto a la calidad del naviero:

---

<sup>18</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “*El Nuevo concepto del Buque*”. **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo**. Edición del Autor. México, 2008. p. 41

<sup>19</sup> **Ibíd.** p. 27

*“Como ha resaltado nuestra mejor doctrina, el carácter de naviero lo asumía el arrendatario cuando se dedicaba a explotar el buque como empresario del transporte, asumiendo los riesgos inherentes y obteniendo el lucro de las expediciones.”<sup>20</sup>*

Para aquella doctrina, naviero no solo es quien obtiene los beneficios y ganancias como explotador del buque, sino quien asume a su vez, los riesgos de la navegación.

La doctrina mexicana, por otro lado, tiende a considerar de igual manera al naviero. Cervantes Ahumada lo define así:

*“El naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se adquiere, no por ser propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del buque puede no ser comerciante naval, si, por ejemplo, arrienda el buque a un naviero, para que éste realice la explotación del buque.*

*La calidad de naviero, esto es, de comerciante marítimo, se adquiere por ser titular de una empresa naval[...].”<sup>21</sup>*

En otras palabras, naviero es el titular de la empresa marítima.

Luego, las ideas principales respecto a la noción del naviero, que influyeron en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, son las siguientes:

---

<sup>20</sup> Rubio García en Martínez Jiménez, María Isabel. **Los Contratos de Explotación del Buque**. Ed. JM Bosch. 1991. p. 52

<sup>21</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho Marítimo**. Ed. Porrúa. México, 2001. p. 818

1. El propietario del navío, como tal, no tiene la calidad de comerciante marítimo;
2. La empresa naval es el elemento esencial en el comercio marítimo moderno;
3. La empresa marítima es *“el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o mas buques en el tráfico marítimo”* (artículo 127);<sup>22</sup>
4. Por naviero se entiende, *“el titular de la empresa marítima”* (artículo 127);
5. La empresa marítima constituye una universalidad de hecho, en cuyo ámbito general se encuentran comprendidas universalidades de hecho menores, que son los buques cuya explotación sea el objeto de la empresa.<sup>23</sup>

Por su parte, Salgado define al concepto de naviero o empresa naviera como:

*“La persona física o moral, propietaria de una o varias embarcaciones.”*<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Salgado nos explica esta definición: *“por el conjunto de trabajo se nos quiere decir la labor desarrollada por los trabajadores de abordó, los portuarios y los de las oficinas de la empresa; por elementos materiales debemos entender todos los buques, vehículos, edificios y almacenes con que cuenta la empresa para desarrollar su cometido; finalmente, los valores incorpóreos, son los que podrían conocerse como el prestigio de la empresa, la importancia de los servicios que presta, así como su calidad. Todo lo cual combinado da por resultado una buena explotación de los buques de los que es propietaria [la empresa marítima].”*

En Salgado y Salgado, José Eusebio. *El naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora, el operador y el agente marítimo. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Edición del Autor. México, 2008. p. 6

<sup>23</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Los contratos de utilización ... **Op. cit.** p. 228

<sup>24</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El naviero, la empresa naviera ... Op. cit.* p. 6

Sin embargo, nos hace ver que el naviero que explota directamente sus propios buques, recibe la calidad de naviero-armador.<sup>25</sup>

Con todas las aportaciones, se entiende por naviero, a la persona física o moral, propietaria de uno o varios buques, pero que además, se dedica a la empresa marítima, pues no basta con que sea propietario del buque mercante.

**C) Armador.** Luego entonces, llamamos armador o empresa armadora, a aquella persona, física o moral, que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario. Esta es la definición que ofrece Salgado para comprender la diferencia entre el naviero y el armador<sup>26</sup>

La parte arrendataria en un contrato de arrendamiento marítimo, adquiere la calidad de armador durante todo el período del contrato.

Para el arrendamiento del buque con opción de compra y el arrendamiento financiero del buque —como revisaremos más adelante en nuestro trabajo— el arrendatario tiene la calidad de armador durante todo el contrato, y es sólo hasta que realiza la adquisición de propiedad del buque, que adquiere la calidad de naviero.

---

<sup>25</sup> **Ibídem.** p. 7

<sup>26</sup> **Ibídem.** p. 8

**D) Personajes secundarios.** Para fines de este trabajo, pasan a segundo plano el agente marítimo, el operador, el destinatario o consignatario de las mercancías, el alijador, estibador, carretillero y maniobrista; sin embargo es importante señalarlos, pues de ellos depende gran parte de la actividad de la empresa marítima.

**H) Elementos Documentales.** Son el conocimiento de embarque y la póliza marítima, la cual sirve como documento probatorio del contrato marítimo, pero no son lo mismo.<sup>27</sup>

La póliza marítima, llamada también carta partida, la define la Enciclopedia General del Mar de la siguiente manera:

*“Póliza de fletamento. Designa esta expresión el documento en que se otorga el contrato de fletamento, y por extensión, al propio contrato. También fue denominada antiguamente carta partida, expresión similar a la francesa de charte-partie con que es asimismo conocido este documento en el comercio marítimo internacional, aludiendo a que en sus inicios se extendía en un ejemplar único, que era luego partido en dos partes, de arriba abajo, cada una de las cuales conservaban las respectivas partes contratantes, para reunir las en cualquier momento en que precisaran acudir a los pactos convenidos.”<sup>28</sup>*

El fragmento anterior se refiere a la póliza de fletamento. Sin embargo, el fletamento y el arrendamiento eran indistintas en el pasado —de esto hablaremos en el segundo capítulo— y tuvieron su origen común en la carta

---

<sup>27</sup> Sánchez Calero, Fernando. Consideraciones sobre la clasificación ... **Op. cit.** p. 1054

<sup>28</sup> **Enciclopedia General del Mar. Vol. VII.** 2ª Ed. Garriga S. A. Barcelona, 1968. p. 30

partida; por lo que la definición alude también a los inicios de la póliza de arrendamiento.

La Enciclopedia del Mar nos habla que la expresión “póliza” sirve para denominar al documento probatorio del contrato, y por extensión, al contrato mismo. Esta misma idea la compartieron autores como Antonio Brunetti y el mismo Cervantes Ahumada:

*“La exigencia de la forma escrita del contrato viene desde el Consulado del Mar. El contrato al principio se transcribía en el cartulario de abordo, pero después fue objeto de documentación separada. Esta documentación consistía en una hoja de papel donde el contrato se transcribía, y hecha la transcripción, la hoja se partía en dos y se entregaba un pedazo de carta partida (charter party, charte partie), con que se conoce en el comercio internacional el documento probatorio del contrato de fletamento de buque por entero, o de fletamento de una sección o compartimiento. La expresión más usada es la inglesa ‘charter party’ y con ella suele designarse al documento y al contrato mismo. Creemos que la carta partida o póliza de fletamento es un requisito ‘ad probationem’, según una vieja tradición.”<sup>29</sup>*

Ellos señalan que la expresión carta partida suele designar al documento y al contrato mismo. Sin embargo, gracias a las aportaciones teóricas interpretativas de Sánchez Calero, sabemos que para clasificar a los contratos de utilización del buque, debemos separar al contrato de utilización, de la póliza marítima.

---

<sup>29</sup> Antonio Brunetti y Cervantes Ahumada, en Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo... **Op. cit.** p. 839

Por tanto, podemos definir a la póliza de arrendamiento del buque como aquel documento en que se otorga el contrato de arrendamiento y sirve como probatorio del mismo.

Distinto de la póliza marítima, es el conocimiento de embarque, el cual, Salgado lo define de la siguiente manera:

*“[E]l documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado.”<sup>30</sup>*

El conocimiento de embarque, por tanto, es el documento que prueba la existencia del contrato de transporte marítimo de mercancías. Para los fines de éste trabajo, no es necesario profundizar en el conocimiento de embarque.

#### 1.2.5 Clasificación de los Contratos de Utilización del Buque.

Las doctrinas actuales han sido impregnadas por la escuela italiana y el *Codice della Navigazione*, pues éste fue el primero en delimitar los contratos de arrendamiento, fletamento, y el transporte marítimo. El *Codice* define a los contratos de utilización del buque de la siguiente manera:

---

<sup>30</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque .... **Op. cit.** p. 22

1) Locación del buque, que es el contrato por el cual, una de las partes se compromete a ceder a la otra, por un tiempo determinado, el uso del buque, con un fin establecido, señalando la separación entre el propietario del buque, por un lado, y la empresa armadora por el otro, quien recibe su tenencia;

2) Fletamento, que es el contrato por el cual el fletante, a cambio de un flete convenido, se obliga a realizar con un buque determinado, uno o más viajes establecidos, o bien, dentro de un tiempo pactado, los viajes dispuestos por el fletador. Separa a la empresa armadora, quien conserva la tenencia del buque y se compromete a hacerlo navegar, de la empresa de transporte, que es la que se obliga con respecto al cargador a transportar la mercancía; y finalmente

3) El transporte marítimo, que contempla: A) el transporte de personas; B) el transporte de cosas en general; C) el de un cargamento total o parcial y; D) el transporte de bultos individuales con facultad del transportador para sustituir el buque designado por otro. Aparece aquí la figura de la empresa transportadora que es distinta a la armadora.<sup>31</sup>

A partir del *Codice* italiano, el cual es reconocido por poseer un elevado grado de perfección teórica, se derivan las doctrinas modernas, comenzando por

---

<sup>31</sup> Malvagni, Atilio. **Contratos de transporte por agua**. Editorial Depalma. Buenos Aires, 1956. p. 54

la argentina, a la que se considera como la más moldeada por la doctrina italiana.<sup>32</sup>

En ella se destaca Atilio Malvagní, quien en su obra *“Los contratos de transporte por agua”* de 1954, clasifica a los contratos en:

1. Contrato de locación
2. Contrato de transporte sin depósito
  - a. Fletamento a tiempo
  - b. Fletamento por uno o varios viajes
3. Contrato de transporte de mercaderías con depósito
  - a. Fletamento total o parcial
  - b. Carga general
  - c. Transporte moderno de mercaderías
4. Contrato de transporte de pasajeros.<sup>33</sup>

Llama a la atención, que Malvagni insertaba al fletamento dentro del transporte de mercaderías y denominaba a las modalidades de fletamento como transporte sin depósito, siendo que el fletamento está bien distinguido del transporte de mercancías por la doctrina italiana.

---

<sup>32</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. Los contratos de explotación ... **Op. cit.** p. 148

<sup>33</sup> Atilio Malvagni en Witker, Jorge. *“Los contratos de utilización del buque en el Derecho Marítimo mexicano.”*. **Boletín Mexicano de Derecho Comparado**. Año 1973, núm18, septiembre-diciembre. UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1974. p. 445

En cuanto a la doctrina española, sobresale la clasificación de Sánchez Calero:

1. Arrendamiento de buque.
2. Contrato de fletamento.
  - a. Fletamento por tiempo
  - b. Fletamento por viaje.
  - c. Contrato de subfletamento.
3. El contrato de transporte marítimo.
  - a. El transporte marítimo de mercancías.
  - b. El contrato de pasaje.
4. El contrato de remolque.
  - a. Remolque-maniobra.
  - b. Remolque-transporte.<sup>34</sup>

Para éste autor, la figura del contrato de subfletamento es incidentalmente referido en el Código de comercio español; y lo define como aquel contrato por el cual, el fletador de un buque por entero cede a una o varias personas, denominadas subfletadores, en todo o en parte, los derechos que tenía frente al fletante derivados del contrato de fletamento previo.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Sánchez Calero, Fernando. Consideraciones sobre la clasificación ... **Op. cit.** pp. 1055 y siguientes

<sup>35</sup> **Ibídem.** p. 1062

Luego, bajo el contrato de remolque se comprenden el remolque maniobra, que es la operación realizada en los puertos donde los buques no pueden maniobrar con su fuerza de propulsión y requieren la ayuda de remolcadores; y el remolque transporte, que es aquel por el cual el remolcador arrastra barcasas que llevan mercancías, más a menudo en el tráfico fluvial que en el marítimo.<sup>36</sup>

En contraste, la doctrina inglesa clasifica las modalidades marítimas de acuerdo a los documentos probatorios, a saber:

1. Póliza Marítima —*charter party*—
  - a. Póliza de arrendamiento simple —*demise charter*—.
  - b. Póliza de arrendamiento a casco desnudo —*bareboat charter*—.
  - c. Póliza de fletamento a tiempo —*time charter*—.
  - d. Póliza de fletamento por viaje —*voyage charter*—
2. Conocimiento de embarque —*bill of lading*—. <sup>37</sup>

Finalmente, la doctrina mexicana aparece como la más adecuada para estudiar a los contratos de utilización del buque. Ésta se forjó primero con Cervantes Ahumada, quién en un principio, clasificaría a los contratos a partir del *Proyecto del Código Marítimo Centroamericano* en:

---

<sup>36</sup> **Ibídem.** pp. 1065 y 1066

<sup>37</sup> **Ibídem.** p. 1054

1. El arrendamiento de buques.
2. El fletamento.
  - a. El fletamento de buque por entero o por compartimiento.
  - b. Transporte de cosas indeterminadas, sin señalamiento de lugar expreso para su colocación.
  - c. Transporte de cosas determinadas.
  - d. Transporte de personas.<sup>38</sup>

Posteriormente, para su obra "*Derecho Marítimo*", incluye al contrato de remolque, quedando de la siguiente manera:

- A. El contrato de arrendamiento del buque.
- B. El transporte marítimo.
  - a. Fletamento-arrendamiento.
    - i. A tiempo.
    - ii. Por viaje.
  - b. Fletamento-transporte.
  - c. Fletamento-pasaje.
- C. El contrato de remolque.
  - a. Remolque portuario.
  - b. Remolque salvamento.
  - c. Remolque fletamento.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Los contratos de utilización ... **Op. cit.** pp. 230 y siguientes

<sup>39</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo... **Op. cit.** pp. 835 a 862

Salgado, como alumno de Cervantes Ahumada, colaboró en la obra “*Ordenanzas de la Marina Mercante*”, por lo que posteriormente perfeccionaría la clasificación, separando el fletamento del transporte marítimo y ofreciendo además, una subclasificación de los tipos de contrato de arrendamiento:

1. Arrendamiento

- a. Arrendamiento puro o simple.
- b. Arrendamiento a casco desnudo.
- c. Arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera.
- d. Arrendamiento con opción a compra o *leasing*.

2. Comodato.

3. Fletamento.

- a. A tiempo.
- b. Por viaje.

4. Transporte Marítimo.

- a. De personas.
- b. De mercancías.
- c. De buques o contrato de remolque.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. **La Historia de un Proyecto de Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimo**. Tesis para obtener el grado de doctor en Derecho. UNAM Facultad de Derecho. México D.F, 2006.. pp. 176 y177

La clasificación de los contratos de utilización de buques que ofrece Salgado, es la que tomaremos como herramienta de nuestro marco teórico ya que es la que mejor se ajusta para el estudio del arrendamiento financiero.

Cabe señalar que a raíz de los esfuerzos dirigidos en asesorar esta tesis, Salgado adoptaría al arrendamiento financiero como un contrato más en la subclasificación de arrendamiento marítimo, distinto al contrato con opción a compra, en su nueva obra "*Manual de Derecho Marítimo*".<sup>41</sup> Otros autores que también consideran al arrendamiento financiero del buque como distinto al arrendamiento con opción de compra, son Gabaldón García, Ruiz Soroa y Arroyo Martínez.<sup>42</sup>

La locación o arrendamiento la define Salgado, como el contrato por el cual una parte llamada locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte, llamada locatario, por un período de tiempo determinado y mediante el pago de un precio determinado. Aquí el arrendatario se convierte en el armador del buque.<sup>43</sup>

El comodato es el contrato por el cual se otorga la cesión del buque a manera de préstamo gratuito.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Los contratos de utilización de los buques. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Edición del Autor. UNAM-Fes Acatlán. México, 2010. Snp

<sup>42</sup> Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, J. M. *Manual de Derecho ... Op. cit.* p. 466; Arroyo Martínez, Ignacio. *Op. cit.* p. 440

<sup>43</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El fletamento ... Op. cit.* p.14

<sup>44</sup> **Ídem.**

Por otra parte, el fletamento es definido como el contrato por el cual el fletante, en correspondencia con un flete pagado, se obliga a cumplir, con un buque determinado, uno o mas viajes preestablecidos (fletamento por viaje); o bien, dentro de un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador (fletamento a tiempo), bajo las condiciones establecidas en el contrato o de acuerdo con los usos y costumbres que imperan en el medio marítimo. Aquí el armador es el fletante.<sup>45</sup>

Por último, el contrato de transporte marítimo se define como aquel por el cual una parte llamada transportista o porteador, se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida con un cargador, destinatario o consignatario, una mercancía determinada mediante el pago de un flete determinado. Ésta es una operación de acarreo que realiza un buque y puede ser hecha a pasajeros, mercancías y buques, este último es el contrato de remolque.<sup>46</sup> Salgado nos advierte que el remolque-maniobra —clasificación de Sánchez Calero— no debe considerarse como parte de los contratos de utilización, debido a que es un servicio portuario realizado por disposición de la ley, luego no se externa en él la voluntad de las partes libremente, sino que hay una orden jurídica expresa.

---

<sup>45</sup> **Ibídem.** p. 17

<sup>46</sup> **Ibídem.** p. 22

### 1.3 EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN DEL BUQUE. SU CLASIFICACIÓN.

El contrato de arrendamiento del buque —o arrendamiento marítimo—, ha significado un medio esencial para el gran desarrollo de la industria armadora en Europa a partir de mediados del siglo XX. Precisamente porque la importancia económica del contrato es la de convertir al locatario en armador, siendo este quien realiza la explotación comercial y marítima del buque.<sup>47</sup>

Mediante el arrendamiento, en cualquiera de sus formas, las empresas navieras pueden incrementar el tamaño de su flota con nuevos buques, sin recurrir a la compra o construcción de los mismos, y permite a las empresas armadoras ensayar nuevas rutas y servicios sin aventurar y sufrir grandes pérdidas en el negocio marítimo.<sup>48</sup>

#### 1.3.1 Clasificación del arrendamiento marítimo.

Siguiendo la teoría de los contratos de utilización del buque, la subclasificación del arrendamiento marítimo es:

- Arrendamiento puro o simple.
- Arrendamiento a casco desnudo.

---

<sup>47</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento ... **Op. cit.** p 15

<sup>48</sup> **Ídem**

- Arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera.
- Arrendamiento con opción a compra.
- Arrendamiento financiero del buque.<sup>49</sup>

El arrendamiento puro o simple, es el contrato por el cual, el arrendador cede la posesión del buque, armado y equipado, al arrendatario, por un período determinado y mediante el pago de un precio, también determinado.<sup>50</sup>

El arrendamiento a casco desnudo, es el contrato por el cual, el arrendador cede la tenencia del buque, sin armar ni equipar, al arrendatario, por un período determinado y a cambio de un precio determinado, pero en este caso, el arrendatario además, al asumir la explotación marítima y comercial del buque, lo dota de las vituallas y combustibles necesarios.<sup>51</sup>

Luego, el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, es el contrato por el cual, el arrendador ha de dimitir el pabellón del Estado al que el buque pertenecía, para que el arrendatario registre el buque con el pabellón del Estado bajo el cual operará, y lo dote de tripulación de la nacionalidad que le dará al buque.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Los contratos de utilización ...* **Op. cit.** snp

<sup>50</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El fletamento ...* **Op. cit.** p. 14

<sup>51</sup> **Ídem.**

<sup>52</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Historia de un Proyecto de Ley...* **Op. cit.** p. 176

Por su parte, el contrato de arrendamiento con opción a compra del buque, es aquel mediante el cual, además de recibir la tenencia del buque, el arrendatario se obliga a adquirir el título de propiedad del arrendador al término del contrato.<sup>53</sup>

Por último, el contrato de arrendamiento financiero del buque, es aquel por el cual, el arrendador se compromete a adquirir la propiedad del buque de un proveedor, de acuerdo con las especificaciones y selección del arrendatario, y a cederlo durante un plazo forzoso. A cambio, el arrendatario se obliga a pagarle una renta. Al término del plazo forzoso, el arrendatario tiene derecho a adoptar alguna de las opciones terminales, que comúnmente son tres, la compra del buque, la prórroga del contrato, o la venta del buque a un tercero.<sup>54</sup>

## CONCLUSIONES

En definitiva, la teoría que más se ajusta al estudio de los contratos de utilización del buque es la doctrina mexicana, pues ha sido perfeccionada desde que Cervantes Ahumada estudiara el *Codice Della Navigazione*, hasta Salgado, quien incluiría y estudiaría todos los tipos y subtipos de contratos, incluyendo al arrendamiento financiero del buque derivando precisamente de ésta investigación que se presenta.

---

<sup>53</sup> **Ídem.**

<sup>54</sup> Esta definición la hemos construido con base a nuestra investigación.

Partiendo de esta misma doctrina, cuya inspiración fue el *Codice*, podemos separar la doctrina inglesa que basa su objeto de estudio no en el contrato de utilización sino en sus documentos, que son la *charter-party* y el *bill of lading*.

Pero, ambas doctrinas compartieron un mismo origen, como lo revisaremos a continuación en el segundo capítulo.

**CAPÍTULO II. ANTECEDENTES. EL ARRENDAMIENTO  
MARÍTIMO EN LAS FUENTES HISTÓRICAS DEL  
DERECHO.**

## 2.1 GENERALIDADES.

Después de revisar la teoría de los contratos de utilización y la subclasificación de los arrendamientos marítimos, nos ocupamos a continuación de los antecedentes del arrendamiento del buque en general.

Para abordar su estudio acudimos en primer lugar a las fuentes históricas del Derecho y su evolución a través del tiempo hasta nuestros días. Éstas son entendidas como el conjunto de instituciones jurídicas pertenecientes a épocas antiguas y que sirven de antecedente para las modernas instituciones jurídicas.<sup>55</sup>

En segundo lugar, observamos las antiguas costumbres jurídicas que sirvieron como fuente del Derecho Marítimo. Hablamos de costumbre jurídica cuando hay cierta uniformidad en las actividades que realizan los miembros de un grupo social.<sup>56</sup>

En tercer lugar señalamos las doctrinas que acompañaban a las leyes anteriores. En particular, aquellas escuelas que han influido en el Derecho mexicano y en nuestra doctrina marítima, nos referimos a la francesa y la española.

---

<sup>55</sup> Gonzales Ruiz, Samuel Antonio en Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Derecho Marítimo. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*. Edición del Autor. UNAM-FES Acatlán. México, 2008. p. 13

<sup>56</sup> Margadant S., Guillermo Floris. *El Derecho Privado Romano como introducción a la cultura jurídica contemporánea*. 6ª Ed. Esfinge S. A. México, 1975. p. 45

Igualmente debemos tomar en cuenta a las doctrinas italiana e inglesa, que han tenido influencia en todo el mundo. La primera porque se le atribuye la elaboración de la teoría de los contratos de utilización de buques en el siglo XX, acuñada por todos los autores y escuelas latinas. La segunda porque ha saturado la práctica diaria del comercio marítimo mundial con sus pólizas tipo, y ha influido a través de los tratados internacionales.

## 2.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL ARRENDAMIENTO DE BUQUES

Es necesario delimitar las fuentes históricas del Derecho Marítimo para ubicar su origen. Las primeras obras de Derecho de la que se tienen registros son, el Código de Manú en la India, XX siglos antes de Cristo; y el Código de Hammurabi, elaborado entre 1792 y 1750 antes de Cristo, en Babilonia.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> En efecto, las fuentes de Derecho Marítimo forman una lista extensa, entre las cuales podemos mencionar:

- A. Código de Manú en la India
- B. Estela de Hammurabi en Babilonia
- C. Talmud del pueblo judío
- D. La figura del Foenus Nauticum en Grecia
- E. El Código Justiniano en el Imperio Romano de Oriente (529-565)
- F. Los Roles de Olerón, del siglo XII en la región del Mar Báltico.
- G. Las Siete Partidas del Rey Alfonso X el Sabio de Castilla en España (1252-1284)
- H. El Libro del Consulado del Mar del siglo XIII en el Mediterráneo.
- I. Las Ordenanzas de Bilbao de 1560 y su edición posterior de 1737
- J. Los Estatutos de Florencia de 1522 y 1526
- K. El Guidon de la Mer en Francia a principios del siglo XVI
- L. Las Reales Ordenanzas de la Marina u Ordenanzas de Colbert de 1681
- M. Las Obras de Pothier, el Jurisconsulto de Orleans en el Siglo XVIII
- N. El Libro II del Código de Comercio Napoleónico de 1807

Entre otros. Estas fuentes son referidas en Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Derecho Marítimo...* **Op. cit.** p. 14 a 17.

Algunos autores ubican al arrendamiento del buque en la Estela de Hammurabi, entendido como un mecanismo de préstamo marítimo,:

*“It is historically evident from records in the Babylonian Code of Hammurabi dating back to the period between 2000 B.C. and 1600 B.C. that ship acquisitions and operations were financed through bottomry, an ancient practice that prevailed as well in Hindu India. Bottomry, described as a pledging of the ship (“bottom” in nautical jargon), and the attendant of a respondentia, namely, the pledging of cargo, were precursors of the concepts of maritime mortgage and marine insurance, as we know them today. The antiquity of ship leasing as a commercial practice is similarly evident from records in the Code of Hammurabi. The practice prevailed among Sumerians and Akkadians of the Tigris-Euphrates valley, the region in modern day Iraq that is hailed as the “cradle of western civilization”. The rules relating to ship leasing mentioned in the Code of Hammurabi were apparently a codification of these ancient practices that pre-dated the Code itself [...]”*<sup>58</sup>

De acuerdo con estos autores, las reglas del arrendamiento del buque, al igual que aquellas de la figura conocida en inglés como *bottomry*, estaban contempladas en la Estela, siendo prácticas antiguas que precedían a la misma.

Pero no nos dicen cuales son estas reglas para el arrendamiento del buque. Además, la figura *bottomry* está relacionada con lo que más adelante se

---

<sup>58</sup> “Es históricamente evidente que, de los registros del Código Babilónico de Hammurabi que datan del período del 2000 y 1600 a. C, las adquisiciones y operaciones de buques eran financiadas a través del préstamo marítimo, una práctica antigua que prevaleció también en la India. El préstamo marítimo, descrito como la prenda del buque, (‘casco’ en la jerga náutica) y el concomitante de la *respondentia*, a saber, la prenda del cargamento, fueron precursores de los conceptos de la hipoteca y del seguro marítimo, como los conocemos hoy en día. La antigüedad del arrendamiento del buque como una práctica comercial, es similarmente evidente en los registros del Código de Hammurabi. La práctica prevaleció entre los Sumerios y los Acadios del valle Tigris-Eúfrates, la región de Iraq, como se le conoce en la modernidad, la cual es señalada como la ‘cuna de la civilización occidental’. Las reglas en relación con el arrendamiento del buque, mencionadas en el Código de Hammurabi, fueron aparentemente una codificación de estas prácticas antiguas que databan desde antes del Código mismo.”

En Mukherjee, Proshato K. y Schoenbaum, Thomas J. en Li, Ying. *The Pros and the Cons of Leasing in Ship Financing-Theoretical Perceptions Versus Practitioners Views*. **Journal of Maritimal Affairs**, **Volume 5, Number 1**. World Maritime University. London, 2006. Consultado en Internet el 30 de Octubre del 2011. pp. 61 y 62. <http://www.springerlink.com/content/m0184448h0241711/>

conocería como *foenus nauticum* o préstamo a la gruesa aventura marítima, surgido en Grecia.<sup>59</sup>

Por eso mismo, no debemos considerar como antecedente del arrendamiento al préstamo marítimo contemplado en la Estela de Hammurabi. En cambio hay una figura más precisa que nos ofrece las características de un contrato marítimo de utilización del buque, el *locatio navis*.

### 2.3 LA FIGURA DEL *LOCATIO NAVIS* EN EL DERECHO ROMANO

Entre las fuentes del Derecho Marítimo que ofrece la Historia, nosotros sin embargo, consideramos al Derecho Romano como el origen del contrato de arrendamiento del buque, pues ahí está contemplado como tal, distinguiéndose así de las figuras del crédito marítimo como son el préstamo a la gruesa o la hipoteca marítima.

El *locatio conductio*, era la figura principal por la que los romanos instrumentalizaban las relaciones jurídicas relativas al arrendamiento, incluidas aquellas surgidas con ocasión del transporte marítimo.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “*El Seguro Marítimo*”. **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo**. Edición del Autor. México, 2008. p. 1

<sup>60</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 57

De aquél se deriva la figura del *locatio navis*, contemplada en el Digesto del Emperador Justiniano, 530-533 después de Cristo. Así, en su Libro XIV, Título 1, párrafo 1, subpárrafo 3, nos dice:

*“Magistri autem imponuntur locandis navibus, vel ad merces, vel vectoribus conducendis armamentisve efendis; sed etiamsi mercibus efendis vel vendedis fuerit praepositus, etiam hoc nomine obligat excersitorem”.*<sup>61</sup>

De las acciones de los señores de las naves, se desprenden los contratos por los cuales las administran, como el contrato de *locatio navis*.

La importancia económica del transporte marítimo en la antigua Roma fue superior al de los otros medios de transporte, prueba de ello es la especial atención que le dedicó la jurisprudencia romana. Así lo demuestran muchos pasajes en el Digesto, como los títulos I y II del libro XIV *Actio Excersitoria* y Ley *Rodia de Jactu*, así como el título II del libro XIX *Locatio-Conductio*, entre otros.<sup>62</sup>

El Digesto, junto con el resto de los ordenamientos justinianos, serían la ley reconocida por el Imperio Romano de Oriente, hasta su caída en 1453 con la invasión de los turcos bajo el mando de Mahoma II.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> “Se nombran capitanes para arrendar las naves o para transportar mercancías o pasajeros, o comparar armamentos, pero aunque el capitán hubiese sido encargado de comprar o vender mercancías, también por éste concepto obliga al naviero.”

En **El Digesto de Justiniano. Tomo I. Constituciones Preliminares y Libros I-XIX**. Por A. D’Ors, F. Hernández Tejero, Et. al. Ed. Aranzadi. Pamplona, 1968. p. 539; **El Digesto del Emperador Justiniano. Tomo I**. Traducido y Publicado por el Lic. Don Bartalomé Agustín Rodríguez de Fonseca. Tribunal Superior de Justicia del D.F. México, 2007. p. 507

<sup>62</sup> Martínez Jiménez, Maria Isabel. **Op. cit.** p. 49, ver pie de página

<sup>63</sup> Margadant S., Guillermo Floris. **Op. cit.** p. 11

### 2.3.1 Tipos de *Locatio Navis*.

El Derecho Romano, de acuerdo con algunos autores, distinguía dos tipos de contratación de buques, el *locatio conductio navis* y el *locatio rerum vehendarum mercium*.<sup>64</sup> El objeto del contrato era la nave en el primer caso, mientras que para el segundo lo eran las mercancías a transportar por mar:

*“La forma más simple de explotar un buque fue la locatio navis. En virtud de este contrato, el arrendador ‘locator’ entregaba la nave al arrendatario para que la utilizase normalmente como medio de transporte, a cambio de una remuneración ‘merces’ o ‘vectura’.*

*En el arrendamiento de nave, el arrendador y arrendatario se denominaban respectivamente ‘locator’ y ‘conductor’. Esta terminología aparece invertida en los textos romanos, cuando lo que se estipulaba era una “locatio operis vehendarum mercium”.*<sup>65</sup>

Se distinguían dos tipos de contratos, explica la autora española Isabel Martínez, el *locatio navis* que era la forma simple de arrendamiento y el *locatio operis vehendarum mercium*. Para otros autores, se distinguía una tercer figura, el *locatio navis et operarum magistri*, mediante la cual la nave era alquilada al *conductor* junto con los servicios del *magistri*, o capitán, pero la tenencia del buque la conservaba el *locator* o propietario.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Tullio, L., Zeno, R., Bonolis, Brunetti, Menager, L.R., Rubio, Arias Ramos y Fernández-Guerra Fernández, Ramón en Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 51, ver nota al pie número 6

<sup>65</sup> **ibídem.** pp. 51 y 52

<sup>66</sup> Gabaldón García, José Luis y José Ma Ruiz Soroa. **Op. cit.** p. 450; Malvagni, Atilio. **Op. cit.** p. 53

Estas tres figuras se asemejan por su finalidad a los contratos de utilización de buques que hoy día conocemos, o sea, el arrendamiento, el fletamento y el transporte marítimo de mercancías. Por ejemplo, el *locatio navis* tenía un fin similar al arrendamiento puro o simple del buque.

El *locatio navis et operarum magistri* tenía la finalidad parecida a la del contrato de fletamento, puesto que el buque estaba a disposición del *conductor*, no obstante, la tenencia del buque y la imposición del *magistri* eran derechos que pertenecían al *locator*.

Similar al transporte marítimo de mercancías era el *locatio operis vehendarum mercium*, ya que su finalidad era el acarreo de mercaderías por mar.

### 2.3.2 La Calidad del *Exercitor* o Naviero.

Debemos destacar la definición del *exercitor*, figura bajo la cual se denominaba al naviero, como se estipuló en el Digesto Título XIV, Título I, párrafo 1, subpárrafo 15:

*“Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempos, vel in perpetuum.”<sup>67</sup>*

---

<sup>67</sup> “Llamamos naviero a aquel a quien corresponden todas las utilidades y ganancias, ya sea propietario de la nave, ya haya tomado la nave en arrendamiento a su riesgo, temporal o indefinidamente.”  
En El Digesto de Justiniano... **Op. cit.** p. 540; El Digesto del Emperador Justiniano... **Op. cit.** p. 508

Por lo que la calidad de naviero pertenecía a aquellos que recibían los beneficios de la actividad marítima, indistintamente si se trataban de los propietarios del buque, o bien, de los que poseían un buque mediante arrendamiento temporal o perpetuo.

### 2.3.3 Obligaciones y acciones contra el incumplimiento en el *locatio navis*.

La obligación principal del *locator*, en el contrato *locatio navis*, era entregar la nave y permitir su uso durante todo el período convenido. La obligación principal del *conductor* era pagar el precio del arrendamiento y restituir la nave al término del contrato.<sup>68</sup> De éstas obligaciones esenciales se configuraría posteriormente el contenido del contrato de arrendamiento y de fletamento.

En el *locatio operis vehendarum mercium*, el *conductor* era el naviero del buque, y tenía como obligación principal el traslado de las mercancías, mientras que el *locator* era el cargador o propietario de las mercancías, quien debía pagarle a cambio una cierta cantidad.<sup>69</sup>

Por otro lado, estaban contemplados también los derechos que cada parte podía ejercer contra la otra, para reclamar las obligaciones incumplidas,

---

<sup>68</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** pp. 53 y 54

<sup>69</sup> **Ibídem.** p. 56

los cuales se instrumentaban en dos figuras, la *actio ex locato*, a favor del *locator*, y la *actio ex conducto*, a favor del *conductor*.

La primera era ejercitada en los siguientes supuestos:

- 1) Cuando el conductor no cumplía el precio del alquiler, o cuando no restituía la nave arrendada, en el contrato de *locatio navis*;
- 2) En el contrato de *locatio vehendarum mercium*, cuando la mercancía se perdía por:
  - a. Haber sido transbordada en contra de la voluntad del dueño, con mal tiempo, o para ser introducida en un buque menos idóneo,
  - b. Las malas condiciones de navegabilidad del buque,
  - c. La no restitución de mercancías, por existir dolo o culpa del naviero, y
  - d. Por haber sido arrojadas al mar con objeto de salvar la nave, a fin de ser indemnizado y poderse repartir proporcionalmente las pérdidas de la echazón.<sup>70</sup>

La segunda, *actio ex conducto*, era ejercitada en los siguientes casos:

- 1) En el contrato de *locatio navis*, el *conductor* podía reclamar al *locator*
  - a. La entrega de la nave para su uso,

---

<sup>70</sup> **Ibídem.** pp. 57 y 58

- b. Igualmente, los elementos de la nave que no le hubieran sido entregados por dolo o culpa,
  - c. En general, cuando no cumplierse el *locator* con alguna de las cláusulas estipuladas en el contrato,
- 2) En el contrato de *locatio vehendarum mercium*, el conductor podía reclamar al *locator*:
- a. Cuando no hubiera satisfecho el precio del transporte marítimo, y
  - b. Contra los propietarios de aquellas mercancías que se hubieran salvado en caso de echazón, para repartir las pérdidas de la avería.<sup>71</sup>

Con todos estos elementos que han sido cuidadosamente abstraídos del Digesto Justiniano por los autores mencionados, podemos sostener que el antecedente cierto para el contrato de arrendamiento marítimo es la figura *locatio navis*, perteneciente al Derecho Romano.

## **2.4 EL TRATAMIENTO DEL ARRENDAMIENTO MARÍTIMO DURANTE LA EDAD MEDIA**

Los ordenamientos jurídicos posteriores al Código Justiniano en los que se puede observar la figura del arrendamiento del buque, son varios. Así,

---

<sup>71</sup> **Ibídem.** pp. 59 y 60

podemos hablar desde los Roles de Olerón y de sus reproducciones del siglo XIV en toda Europa, hasta las sucesivas ordenanzas marítimas del siglo XVIII.

Sin embargo, hablaremos de dos preferentemente: el Código de las Siete Partidas del Rey Alfonso X, concluida en 1265, y el Libro del Consulado del Mar, de 1370; pues ambos influirían en la Legislación Marítima española, particularmente en las Ordenanzas de Bilbao de 1560, mismas que fueron la máxima ley marítima de nuestro país durante la época de la Colonia y del México independiente —1560-1884—. <sup>72</sup>

Debemos advertir sin embargo, que en la Edad Media no había una distinción clara entre el arrendamiento y el fletamento. El uso indistinto de los términos *logar y afretar, alogar y noliejar, louage y affrètement o nolissement*, son una constante que se refleja en gran parte de las disposiciones normativas durante la Edad Media. <sup>73</sup>

#### 2.4.1 Las Siete Partidas del Rey Alfonso X, 1265.

La obra magna del Rey Alfonso X, fue indudablemente el Código o Libro de las Siete Partidas, concluida en el año de 1265, que adquirió fuerza legal hasta su promulgación hecha en las Cortes de Alcalá en 1384. <sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Salgado y Salgado. José Eusebio. *El Derecho Marítimo...* **Op. cit.** p. 19

<sup>73</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. Los contratos de explotación del buque... **Op. cit.** p. 76

<sup>74</sup> Castañeda Rivas, María Leoba. “*El Derecho civil en la época independiente. Formación de las instituciones jurídicas en la materia.*”, en Quintana Roldán, Carlos. [coordinador] **La Independencia de**

Entre las fuentes de Derecho Marítimo que inspiraron a los redactores de las Partidas, comenta la autora Isabel Martínez, se pueden nombrar al Digesto y los Roles de Olerón. Éste último, a través de su versión castellana, el Fuero de Layron.<sup>75</sup>

La obra de Alfonso X, nos dice el autor Antonio Muro, se divide en siete partes:

*“ [...] la primera se refiere a las cosas que pertenecen a la fe católica, la segunda habla de los emperadores, reyes y otros grandes señores de la tierra, la tercera habla de la justicia y de cómo ha de haber orden en cada lugar, la cuarta regula los desposorios y casamientos, la quinta habla de los empréstitos, de las ventas y compras, la sexta de los cambios y de los otros pleitos que hacen los hombres entre sí, y la séptima de las acusaciones y los maleficios.”<sup>76</sup>*

Es precisamente en la Partida V, que podemos revisar las prácticas del comercio marítimo. Se hace referencia al arrendamiento del buque en la Partida V, Título VIII, Ley III, como un medio cuya finalidad era el transporte de mercancías:

*“[...] el home aloga su navío para traer mercadurías o aprovecharse del uso dellas.”<sup>77</sup>*

---

**México a 200 años de su inicio. Pensamiento Social y Jurídico.** UNAM Facultad de Derecho. México, 2010. p. 23

<sup>75</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** pp. 72 y 73

<sup>76</sup> Antonio Muro Orejón, en Castañeda Rivas, María Leoba. **Op. cit.** p. 23

<sup>77</sup> “[...] el hombre arrienda su navío para traer mercancías o aprovecharse del uso de ellas.”

En **Los Códigos Españoles Concordados y Anotados. Tomo III. Código de las Siete Partidas.** Tomo II que contiene la Tercera, Cuarta y Quinta Partida. Ed. Cárdenas. México, 1991. p. 643; Martínez Jiménez, María Isabel. Los contratos de explotación del buque... **Op. cit.** p. 76

Posteriormente, la Partida V, Título VIII, Ley XVI, hace referencia a la acción de *alogar*, o arrendar, como un sinónimo de *afretar*, o fletar:

*“Afretada aviendo algun ome nave, u otro leño para navegar, si después que óbviase metido en ella sus mercaderías, o las cosas para que la logó el señor de la nave[...] si el señor de la nave metiese las mercaderías en otro navío, que non fuesse tan bueno como aquel que avía alogado; sacandolas de la suya, sin sabiduria del mercadero, e sin su plazer del que la avía afretada[...]*”<sup>78</sup>

Del fragmento anterior se aprecia el uso indistinto de fletar y arrendar, los cuales eran sinónimos para referirse a una institución antigua, el fletamento. El antecedente del arrendamiento marítimo en la Edad Media, por tanto, va de la mano con aquella.

#### 2.4.2 El Libro del Consulado del Mar, siglo XIII.

Por otro lado, tenemos el Libro del Consulado del Mar, importante recopilación catalana de costumbres marítimas que se difundió por el mediterráneo y fue aceptado en todos los países ribereños, principalmente

---

<sup>78</sup> “Fletada [la nave] habiendo algún hombre o nave u otro leño para navegar, si después de que hubiese cargado en ella sus mercancías, o las cosas para que la arrendó el señor de la nave[...] si el señor de la nave metiese las mercancías en otro navío, que no fuese tan bueno como aquel que había arrendado, sacándolas de la suya, sin sabiduría del comerciante, y sin el placer del que la había fletado.”  
En Los Códigos Españoles Concordados y Anotados. Tomo III. Código de las Siete Partidas... **Op. cit.** p. 652; Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 76, ver pie de página núm. 116

España —cuna de la obra—, Francia e Italia. Era norma reguladora del tráfico marítimo y código de aplicación en los tribunales de mar.<sup>79</sup>

Se desconoce la fecha original de su redacción. Pardessus la ubica en la mitad del siglo XI.<sup>80</sup> La teoría generalmente aceptada, por otro lado, considera su redacción entre 1258 y 1279.<sup>81</sup> No obstante, estudios recientes sostienen que es anterior a estos años.<sup>82</sup>

Cervantes Ahumada lo refiere por sus ediciones del siglo XIV, y nos dice al respecto:

*“Es una notable compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo. En su primer párrafo leemos: ‘Aci comencen les bones costumes de la mar’. Data del siglo XIV y fue publicado en Barcelona, en catalán. Gozó de singular prestigio en la cuenca del mediterráneo.”<sup>83</sup>*

Pero en realidad, no podemos afirmar el período exacto de su redacción original.

En el Libro del Consulado del Mar —o bien, *el Llibre del Consolat de Mar*—, se distinguen dos formas de explotación del buque que guardan relación

---

<sup>79</sup> **El Libro del Consulado del Mar. Texto original, traducción y notas.** Edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Barcelona, 1965. p. LXII

<sup>80</sup> Pardessus, J.M. **Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle.** Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. Paris, 1828-1845. Tome Second. p. 4

<sup>81</sup> Wagner, R. en Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 85

<sup>82</sup> Gracia Sanz, en Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 86

<sup>83</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo ... **Op. cit.** p. 12

con el arrendamiento marítimo. Se trata una, de la explotación unitaria del buque, y la otra, del fletamento.<sup>84</sup>

La primera forma se caracterizaba por gestionar la propiedad de la embarcación, en cuanto a su construcción y mejoras, mediante un grupo de accionistas que aportaban su capital, convirtiéndose así en copropietarios interesados en la obtención de beneficios, sin participación directa en la gestión náutica.<sup>85</sup> De acuerdo con Isabel Martínez, los copropietarios confiaban el buque de forma unitaria y exclusiva al señor o patrón de la *nau*, quien estaba interesado en el armamento o actividad armadora:

*“A medida que el comercio se fue intensificando, los mercados se ampliaron y el transporte marítimo adquirió mayor relieve. Los viajes se hacían con un recorrido mas largo, y la navegación, aunque siguió existiendo a nivel local, se fue convirtiendo en una navegación de altura. Los propietarios de las mismas naves, afirma Zeno, preferían quedarse en tierra para no afrontar los peligros del viaje, confiando en la dirección técnica y administrativa al patrón, que en la mayor parte de los casos era un cointeresado en el armamento.”<sup>86</sup>*

La explotación unitaria del buque, aunque se refiere al contrato de construcción, tiene que ver con la financiación del buque, y bien podría ser el comienzo de la actividad armadora, la que, con el paso de los siglos, se consolidaría como cualidad esencial en el arrendamiento del buque a casco desnudo.

---

<sup>84</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 86

<sup>85</sup> **Ibíd.** p. 87

<sup>86</sup> **Ibíd.** p. 88

La segunda modalidad de explotación en relación al arrendamiento del buque, era el fletamento, toda vez que ambas instituciones eran indistintas para el Consulado del Mar. Dentro del fletamento, se recogían dos supuestos, el fletamento a quintaladas y el fletamento a *scar*.<sup>87</sup>

Sin necesidad de ahondar en su estudio, podemos señalar que en el fletamento a quintaladas, el patrón se comprometía a transportar cierta cantidad de mercancías a cambio de un flete determinado, en función del peso o número de quintales cargados.<sup>88</sup> El quintal era la medida de peso que en Barcelona equivalía a 104 libras. Sin embargo éste valor era variable de una localidad a otra.<sup>89</sup>

En el fletamento a *scar*, por otro lado, el patrón ponía su buque a disposición de uno o varios fletantes, ya sea para un viaje determinado o por un tiempo cierto, a cambio de un flete a tanto alzado.<sup>90</sup>

La expresión a *scar* significa a un tanto alzado, por lo que se distingue del flete a quintaladas, como forma en la que se determinaba el precio del flete.

Así por ejemplo, en el capítulo CLXXXII, dice:

*“Capítol CLXXXII  
De Nau Logada a Scar, e a què són tenguts los mariners.*

---

<sup>87</sup> **Ibidem.** p. 93

<sup>88</sup> **Idem.**

<sup>89</sup> **Idem.** Ver nota al pie número 203

<sup>90</sup> **Ibidem.** pp. 102 y 103

*Senyor de nau o de leny, si loga a scar a algun hom, açò que haurà mostrat al logater, allò li haurà a donar per covinent. E si-l logater ést trafegador e los mariners se acorden ab ell, e aquell {s} no-ls pot pagar, ell n'est tengut. Guart-se lo senyor del leny a qui-l haurà logat.*<sup>91</sup>

Del fragmento anterior se observan las palabras *logada*, *logar* y *logater*, con lo que podemos afirmar lo ya manifestado anteriormente, el arrendamiento y el fletamento eran indistintos en el Medioevo.

Además, el Libro del Consulado del Mar hace referencia al fletamento para un viaje determinado y por un tiempo cierto, con la palabra *noliejar*, en los capítulos CLXXXVII “*De adob e de exàrcia necesaria a nau noliejada a scar*”, y CLXXXVIII “*Del Temps que stara més la nau noliejada a scar*”, respectivamente.<sup>92</sup>

#### 2.4.3 El nacimiento de la Póliza Marítima o Carta-Partida.

La antigua actividad de fletamento estaba fuertemente relacionada con un instrumento, que es la carta partida. Ésta es encontrada en las codificaciones más importantes de la Edad Media, desde los Roles de Olerón y sus reproducciones posteriores, hasta el Consulado del Mar.

---

<sup>91</sup> “Capítulo 182. De la nave arrendada a Scar, y a qué están obligados los marineros. Si un patrón alquila por un tanto su nave a alguno, deberá entregar a éste por conveniente lo que le haya manifestado. Y si el alquilador es enredador, de modo que no pague a los marineros que se hubieran ajustado con él, el patrón quedará responsable, pues debe mirar a quién alquila el buque.”

En el Libro del Consulado del Mar... **Op. cit.** p. 152

<sup>92</sup> Capítulo 187 “Del reparo y de los aparejos necesarios a una nave fletada a un tanto alzado” y Capítulo 188 “Del tiempo que gastare de más la nave fletada por un tanto alzado”. En el libro del Consulado del Mar... **Op. cit.** pp. 193 y 194

La etimología del término carta partida, proviene del latín medieval *chartæ partitæ*.<sup>93</sup> Llamadas también como *chartæ divisæ* o *charta cyrographata*, la podemos describir como el documento en el que se redactaban contratos de carácter sinalagmático y que presentaban un sistema ingenioso para verificar la autenticidad del documento.<sup>94</sup>

La carta partida es mencionada por la Enciclopedia General del Mar:

*“También fue denominada antiguamente carta partida, expresión similar a la francesa de charte partie, con que es asimismo conocido este documento en el comercio internacional, aludiendo a que en sus inicios se extendía un ejemplar único, que era luego partido en dos partes, de arriba abajo; cada una de las cuales conservaban las respectivas partes contratantes, para reunir las en cualquier momento en que precisaran acudir a los pactos convenidos.”*<sup>95</sup>

Esta sería el antecedente de la póliza marítima, que es el documento porobatorio del contrato de arrendamiento y del fletamento. Es difícil determinar la introducción de la carta partida en el negocio marítimo, pero hay constancias de que su uso no surgió de la práctica de la navegación marítima, sino de los negocios corrientes en tierra:

---

<sup>93</sup> Muñoz Z., Rubén Darío y Mora G., Luis Aníbal. **Diccionario de Logística y Negocios Internacionales**. 2ª Ed. Ecoe. Bogotá, 2005. p. 86

<sup>94</sup> Estas cartas eran redactadas y luego partidas a la mitad, de arriba abajo, quedándose los contratantes con una parte, para luego ser confrontadas y verificar así su autenticidad. Desde el siglo X al XVIII en Europa, se desarrollaron varios tipos de cortes y varios métodos. Así, Galeande Díaz nos habla del corte de sierra, “*chartæ indentatæ*” o “*indentadure*”, el corte ondulado, “*charta undulata*”, y otros métodos como plasmar iniciales, leyendas o dibujos en medio para luego ser partidas a la mitad de ellos. En Galeande Díaz, Juan Carlos. *Un sistema de validación documental: de la Quirografía a las cartas partidas*. **Espacio, Tiempo y Forma**. Serie III, Hª Medieval, tomo 9. Madrid, 1996. pp. 360 y 361

<sup>95</sup> Enciclopedia General del Mar .. **Op. cit.** p. 30

*“Les document désignés sous le nom de chartes-parties présentent des dispositions particulières. [...] Les actes auxquels on a doné cette disposition ingénieuse sont devenus très nombreux dès le commencement du XII<sup>e</sup> siècle, et le nombre s’en est encore accru au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup>. On a rédigé de la sorte des actes de toute espèce, des privilèges, des donations, des chartes de commune, des aveux, etc., mais de préférence les acts de devaient être necessairement dressés en autant d’originaux que de parties, tels que des accords, des conventions, des échanges, etc., et surtout les contrats dont on volout garder un original au siège de la jurisdiction qui les avait dressés.”<sup>96</sup>*

El autor francés Arthur Giry, nos dice que eran usadas en donaciones, aveniencias, intercambios, ventas, permutas, etc., y señala el uso generalizado de éstas durante el siglo XIII.

Pothier nos habla también sobre los antecedentes de la carta partida:

*“Boerius, president of the parliament of Bourdeaux, in the sixteenth century, gives us the etymology of the term charter-party. He says it was formerly a custom in Aquitaine and England, to reduce agreements into writing on a chart, afterwards divided from top to bottom into two pieces, one of which was given to each of the contracting parties, who produced them and put them together, when there was occasion to examine the terms of the contracts.”<sup>97</sup>*

---

<sup>96</sup> “Los documentos designados bajo el nombre de cartas partidas presentan disposiciones particulares. [...] Aquellos actos en los que se realizó esta disposición ingeniosa, se han vuelto muy numerosas desde el comienzo del siglo XII, y el numero se incrementa más en los siglos XIII y XIV. Se han escrito actos de todo tipo de especie, privilegios, de donaciones, cartas del común, aveniencias, etc., pero de preferencia las actas necesariamente tenían que ser preparadas en tantas copias como partes había, tales como acuerdos, pactos, intercambios, etc., y sobre todo los contratos en los cuales se quería mantener un original de la jurisdicción que los había redactado.”

En Giry, Arthur. **Manuel de Diplomatie**. Ed. Burt Franklin. New York, 1972. pp. 510 y 511

<sup>97</sup> “Boerius, presidente del parlamento de Burdeos, en el siglo XVI, nos da la etimología del término carta partida. Él dice que fue una costumbre antigua en Aquitania e Inglaterra, para consolidar los acuerdos por escrito en una carta, divide después de arriba abajo en dos partes, las cuales eran dadas a cada parte contratante, quienes las producían y las juntaban, cuando había necesidad de examinar los términos del contrato.”

Pothier, Robert J. **A Treatise on Maritime Contracts of Letting ho Hire**. Translated from the french by Caleb Cushing. Ed. Cummings and Hillard. Boston, 1821. p. 3

Aunque no ofrece una fecha, determina que el uso de éste documento nació de la antigua costumbre de Inglaterra y de la región de Aquitania.

Otros autores también señalan el lugar y tiempo de origen de las cartas partidas en territorios anglosajones, entre los siglos VIII y IX, pasando de las Islas Británicas al continente europeo durante el siglo X.<sup>98</sup>

Su uso en el negocio marítimo, probablemente se tuvo cuando se separó el propietario del buque del propietario de las mercancías. Generalmente, el naviero, el armador, capitán y propietario de las mercancías eran una sola persona en la antigüedad.<sup>99</sup>

En el Digesto Justiniano, Título XIV, “*De exercitoria actione*”, se nos habla de las obligaciones entre el patrón y el *exercitor* para la locación del buque, pero no se nos dice que puedan estar por escrito en un documento especial.<sup>100</sup>

Sin embargo, la primera fuente histórica del Derecho Marítimo en la que podemos encontrar la usanza de la carta partida, es en los Roles de Olerón, en cuyo artículo 13 se nos dice:

---

<sup>98</sup> Galeande Díaz, Juan Carlos. **Op. cit.** p. 372

<sup>99</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. **El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional.** UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1990. p. 11

<sup>100</sup> El Digesto de Justiniano... **Op. cit.** pp. 539 a 543

“ Art. 13 [Versión Original]

*Une neef se frette à Bordeaux ou aillours et vient à sa descharge; et font charte partie, thouage et petit lodmanage sont sur les marchantz: en la coste de Bretagne tous ceux que l'en prend puis que l'en a passe l'isle de Bas en Leon, sont petit lodmanz; ceux de Normandie et d'Engleterre, puis que l'en passe Gernasaie; et ceux d'Ecosse, puis que l'en passe Yermemouth. Et ce est le juggement en ce cas.”*

“Art. 13 [Traducción al francés de Pardessus]

*Un navire frété à Bordeaux ou en autre lieu se rend à sa destination, et la convention entre le patron et les chargeurs est que les frais de touage et des petits locmans seront payés par ces derniers: en côte de Bretagne, on considère come petit locmans tous ceux qu'on prend pour passer l'île de Batz dans la vicomté de León; en côte de Normandie et d'Angleterre, ceux qu'on prend pour passer Guernesey; en côte de Flandre, ceux qu'on prend pour passer Calais; et en côte d'Écosse, ceux qu'on prend pour passer Yarmouth. C'est le jugement en ce cas.”<sup>101</sup>*

Como podemos apreciar, los Roles de Olerón hacen referencia a la carta partida como el documento escrito que contiene al contrato de fletamento.

Se considera que los Roles fueron la máxima ley marítima en las costas del norte de Francia y del Báltico, desde antes del siglo XIII.<sup>102</sup> Así, la carta partida como documento del arrendamiento y fletamento, podemos observarla en varias fuentes históricas de Derecho Marítimo, desde el siglo XIII hasta el XVIII. De esta manera, encontramos su referencia en:

---

<sup>101</sup> “Un buque fletado en Burdeos, o en otro lugar, que llega a su destino, la carta partida entre el patrón y los cargadores, el costo por el servicio de remolque y de los pequeños prácticos, serán a cargo de los comerciantes: en la costa de Breaña se consideran pequeños prácticos todos aquellos que se toman para pasar a la isla de Batz, en el visconde de León; en costa de Normandía y de Inglaterra, aquellos que se toman para pasar a Guernesey; en Flandes, aquellos que se toman para pasar a Calais; y en costa de Escocia, aquellos que se toman para pasar a Yarmouth. Es la sentencia en éste caso.”

En los Rooles o Jugemens d'Oléron. en Pardessus, J.M. Collection de Lois Maritimes... **Op. cit.** Tome Première. pp. 332 y 332

<sup>102</sup> Pardessus, J.M. Collection de Lois Maritimes... **Op. cit.** Tomme Quatrieme. p. 3

- El Consulado del Mar, que en éste se le denomina “*la carta de la obligació del nolit*”, en el *Capitol CCXVI*.<sup>103</sup>
- Las Sentencias de Damme, o Leyes de Westkapelle, reproducción flamenca de los Roles de Olerón. Son llamadas por Pardessus como Derecho Marítimo de Flandes.<sup>104</sup>
- Las Leyes de Wisby, o bien Leyes Marítimas de Gotland, reproducción sueca de los Roles.<sup>105</sup>
- El Fuero de Layron, reproducción castellana de los Roles.<sup>106</sup>
- El Código de Derecho Marítimo de la Liga Hanseática de 1530.<sup>107</sup>
- El *Guidon de la Mer*. en su *Capitre XV*, “*Assurances sur corps de nef*”, párrafo VII.<sup>108</sup>
- Las Ordenanzas de los Países Bajos, dictadas por el Duque de Alba en nombre del rey Felipe II de España, en 1570, en su artículo IV;<sup>109</sup>
- Las Ordenanzas de Colbert en 1681, en su *Livre III*, “*Des Contrats Maritimes*”, *Titre 1<sup>er</sup>*, “*Des chartes-parties, affretements, ou nolisements*”.<sup>110</sup>

---

<sup>103</sup> El Consulado del Mar... **Op. cit.** p. 331

<sup>104</sup> Droit Maritime de la Flandre. en Pardessus, J.M. Collection de Lois Maritimes... **Op. cit.** Tome Quatrieme. p. 24

<sup>105</sup> Lois de Wisby. en Pardessus, J.M. Collection de Lois Maritimes... **Op. cit.** Tome Première. pp. 479 y 480

<sup>106</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** pp. 72 y 73

<sup>107</sup> Droit maritime de la Ligue Anséatique. Pardessus, J.M. Collections de Lois Maritimes... **Op. cit.** Tome Second. p. 490

<sup>108</sup> En éste se distinguía ya la *charte-partie* del *conoisement*, es decir, entre la carta partida y el conocimiento de embarque. Guidon de la Mer. En Pardessus, J.M. **Op. cit.** Tome Second. p. 418

<sup>109</sup> Ordonnance de Philippe II de 1570. en Pardessus, J.M. **Op. cit.** Tome Quatrième. p. 104

<sup>110</sup> Ordonnance Touchant la Marine du Mois D’Aout 1681. en Pardessus, J.M. **Op. cit.** Tome Quatrième. p. 358

A partir de 1590, sostiene Salgado, ya podemos encontrar verdaderos formularios tipo, por ejemplo, holandeses y españoles.<sup>111</sup>

Más adelante, en el siglo XVIII, los autores franceses Pothier, Emerigon y Valin, nos hablan de la carta partida, ya como una póliza que contiene al contrato de *affrètement* o *nolisement*, es decir, fletamento.<sup>112</sup> Pothier, por ejemplo, se refiere a la carta partida como un contrato:

*“The contract of charter-party is a contract for hiring of ships or vessels.[...] This contract is also denominated affreightment, from the word freight, which signifies the hire agreed to be paid for the use of a ship.[...] The most ordinary purpose, for which ships are hired, is the conveyance of merchandise.”*<sup>113</sup>

El arrendamiento y el fletamento continuaban siendo tratados indistintamente por los autores franceses del siglo XVIII. Sin embargo se podían distinguir ciertas características entre una y otra institución. Cuando menos, se hablaba de un propósito común, el transporte de mercancías por mar. Esta idea llegaría a permear los códigos comerciales que surgirían en el siglo XIX.

Finalmente, el mecanismo consistente en partir la carta a la mitad para probar su autenticidad una vez reunidas en su destino, llegaría a usarse solo

---

<sup>111</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque... **Op. cit.** p. 12

<sup>112</sup> Emerigon, Balthazard Marie. **A treatise on Insurance.** Translation from the french by Samuel Meredith. Ed. The Lawbook Exchange. New Jersey, 2005. p. 253

<sup>113</sup> “El contrato de carta partida es un contrato para el arrendamiento de naves o buques.[...] Este contrato también es denominado fletamento, de la palabra flete, la cual significa el precio acordado a ser pagado por el uso del buque.[...] El propósito más común, por el cual los buques son arrendados, es el transporte de mercancías.”

Pothier, Robert J. **Op. cit.** pp. 3 y 4

hasta el siglo XVIII<sup>114</sup> para dejar de partirse y mantenerse en un solo documento, convirtiéndose así en la póliza marítima que hoy conocemos.

## 2.5 EL ARRENDAMIENTO DEL BUQUE EN LA ÉPOCA DE LA CODIFICACIÓN.

A partir del siglo XVIII en Europa, surgirían ordenamientos marítimos que trataban al fletamento como la institución central del comercio marítimo, interpretándolo como un contrato de transporte:

*“Es en la Edad Moderna, y sobre todo en la época de la codificación, cuando se contempla de nuevo la actividad naviera como actividad diferenciada y el contrato de ‘fletamento’ como cauce privilegiado de realización de esa actividad. Ya en este momento histórico se manifiestan dos concepciones jurídicas diversas en torno a la naturaleza de este contrato: de un lado, la que privilegia el carácter del fletamento como contrato que permite disponer de un buque y, por ello, lo conceptúa como un arrendamiento de cosa (Ordenanza colbertiana de 1681, Código francés de 1807). De otro, la que atiende como dato fundamental a la finalidad perseguida mediante el contrato, es decir, el desplazamiento de mercancías, y por ello analiza el fletamento como un contrato de transporte (Código alemán de 1885 y, entre nosotros, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y los Códigos españoles de 1829 y 1885).”<sup>115</sup>*

Tal y como nos indican Gabaldón y Ruiz Soroa, el fletamento se interpretaba, ya en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, como un transporte marítimo de mercancías.

---

<sup>114</sup> Galeande Díaz, Juan Carlos. **Op. cit.** p. 361

<sup>115</sup> Gabaldón García, José Luis y José María Ruiz Soroa. **Op. cit.** p 451

Revisar los códigos y ordenamientos marítimos de Francia y España, permite conocer la interpretación mexicana del arrendamiento marítimo de esos siglos; pues aquellos empaparon de nociones a nuestra doctrina marítima.

Menciona Cervantes Ahumada al respecto:

*“Sabido es que nuestro código de comercio [del 15 de septiembre de 1889, en vigor en enero de] 1890, que reglamentaba el comercio marítimo, fue influido principalmente por los ordenamientos francés y español. Y sabido es también que tanto en las leyes, como en la doctrina y en la jurisprudencia francesas y españolas, reina una verdadera confusión en cuanto a navieros y propietarios de buques, así como en cuanto a fletamento, arrendamiento de naves, transportes y pasajes.”<sup>116</sup>*

Por lo que las interpretaciones desprendidas de nuestro Código se consideran idénticas a las de aquellos países. Revisemos primero los ordenamientos franceses, que son las Ordenanzas de Colbert de 1681 y el Código Napoleónico de 1807.

### 2.5.1 Francia, las Ordenanzas de Colbert de 1681 y El Código Napoleónico de 1807. Su influencia en México.

En la codificación francesa, las Reales Ordenanzas de la Marina de 1681, más conocidas como las Ordenanzas de Colbert, muestran una interpretación del fletamento como una locación de cosas.<sup>117</sup> Así, en su *Libro III, Título I*, dice:

---

<sup>116</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Los contratos de utilización ... Op. cit.* pp. 227 y 228

<sup>117</sup> Malvagni, Atilio. *Op. cit.* p. 50

*“Toute convention pour le louage d’un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée pour écrit et passée entre les marchands et le meistre ou les propriétaires du bâtiment.”*<sup>118</sup>

Destaca el término *louage* referido como un *affrètement* o *nolisement*.

Asimismo se muestra la interpretación de Pothier:

*“El fletamento, es arrendamiento de buques en cualquier forma en que sea contratado”.*<sup>119</sup>

La doctrina marítima francesa ubicaba al fletamento como la institución central de toda la actividad marítima comercial. Esa interpretación fue en razón de las circunstancias en las que el mecanismo económico del fletamento era llevado a cabo en el siglo XVIII, similar a un *coque nue* —arrendamiento a casco desnudo—. <sup>120</sup>

Posteriormente, el Código de Comercio francés de 1807, llamado también como Código Napoleónico, se ocupaba del comercio marítimo en su *Livre II*, “*Du Commerce Maritime*”, en cuyo artículo 273 disponía que:

*“Tout accord pour louage d’un navire, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement doit être rédigée par écrit.”*<sup>121</sup>

---

<sup>118</sup> “Todo convenio para el arrendamiento de un navío, llámese carta-partida, fletamento o nolito, será redactado por escrito y transferido entre los comerciantes y el capitán o los propietarios de la embarcación.” Valroger, Lucien (de). **Droit Maritime. Commentaire Théorique et Pratique du Livre II du Code du Commerce (législations comparées) en 5 Tomes**. L. Larose et Forcel, Libraires-Editeurs. Paris, 1883. Vol. I. p. 189

<sup>119</sup> **Nueva Enciclopedia Jurídica** Ed Francisco Seix. Barcelona, 1982. p. 864

<sup>120</sup> **Idem**.

<sup>121</sup> “Todo acuerdo por el arrendamiento de un navío, llámese carta-partida, fletamento o nolito, debe estar redactado por escrito.” En Malvagni, Atilio. **Op. cit.** p 50; Nueva Enciclopedia Jurídica ... **Op. cit.** p. 858

Debemos señalar que en México, el Código de Comercio de 1854, conocido como el Código Lares, seguía al Código Napoleónico de 1807, con algunas características propias que mejoraban incluso al Código de Comercio Español de Sáinz de Andino de 1829.<sup>122</sup> Aunque solo tuvo vigencia durante el último gobierno del presidente Antonio Lopez de Santa Anna, habiendo sido retomado por el gobierno del emperador Maximiliano en 1865.<sup>123</sup>

#### 2.5.2 España, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 y los Códigos de Comercio españoles de 1829 y de 1885. Su influencia en México.

La fuente histórica principal para nuestra doctrina marítima, son las Ordenanzas de Bilbao de 1560, pues fueron la legislación aplicable en nuestro país por más de trecientos años, de 1560 a 1884.<sup>124</sup> Fueron redactadas en el reinado de Felipe II; y serían adicionadas en 1665.

Con su edición posterior de 1737, fueron perfeccionadas durante el reinado de Felipe V, bajo el nombre de *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble y muy leal Villa de Bilbao*. Su vigencia y aplicación se extendió a toda España y a sus colonias en general.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Derecho Marítimo...* **Op. cit.** pp. 17 y 18

<sup>123</sup> **Ibidem.** p. 20

<sup>124</sup> **Ibidem.** p. 19

<sup>125</sup> Minguijón, en Barrera Graf, Jorge. **El derecho mercantil en la América Latina.** UNAM Instituto de Derecho Comparado. México, 1963. pp. 18 y 19

Las Ordenanzas de Bilbao de 1560 seguirían la interpretación del fletamento como una locación.<sup>126</sup> Por lo tanto, la confusión entre arrendamiento y fletamento duraría en México los años en que aquella tuvo vigencia. No fue sino hasta su edición de 1737, en la que el fletamento sería interpretado como un transporte. En ésta, se define al fletamento como:

*"[...]un contrato que se hace entre el dueño, Capitán o Maestre de un Navío, y las personas que intentan cargar Mercaderías, y otras cosas en él para su conducción de unos Puertos a otros, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades en que se convinieren".<sup>127</sup>*

De acuerdo con este concepto, explica Isabel Martínez, el fin u objeto por el que se lleva a cabo este contrato es para conducir mercancías de un puerto a otro. El transporte marítimo se revela como la finalidad económica perseguida en el contrato.<sup>128</sup>

Más adelante, con el Código de Comercio de 1829, conocido también como el Código de Sáinz de Andino, el fletamento se separaba del arrendamiento de buques, considerándose como un contrato de transporte de mercancías.<sup>129</sup>

Este Código pretendía resolver los problemas jurídicos suscitados con el derecho mercantil francés, tomando en cuenta la doctrina de Pardessus, Hevia

---

<sup>126</sup> Gabaldón García, Jose Luis y Ruiz Soroa, J M. **Op. cit.** p. 451

<sup>127</sup> *Ordenanzas de Bilbao, Capítulo 18, núm 1*, en Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 110

<sup>128</sup> **Ibídem.** p. 113

<sup>129</sup> **Ibídem.** p. 131

de Bolaños y Veitia de Linaje.<sup>130</sup> Éste, por cierto, influiría en nuestro Código de Comercio de 1854.<sup>131</sup>

Más adelante, el Código de Comercio español de 1885 seguiría la misma línea de su antecesor, sosteniendo la tesis del fletamento como un transporte marítimo. Actualmente continúa vigente para España.

El Código de 1885 no contempla al arrendamiento, pues en su Libro Tercero, “Del Comercio Marítimo”, solo establece reglas para el contrato de fletamento, en sus artículos 652 a 718.<sup>132</sup>

Por otro lado, no ofrece una definición de fletamento, sin embargo, como explican Gabaldón García y Ruiz Soroa, era interpretado como un transporte de mercancías.<sup>133</sup>

En México, nuestro Código de Comercio de 1889, en su Libro III, “*Del Comercio Marítimo*”, Título Tercero, “*De los contratos de fletamento*”, artículos 727 a 793, interpretaba de igual forma al fletamento, pues en realidad, era una copia exacta del Código español de 1885, comenta Salgado al respecto:

---

<sup>130</sup> *Ibidem*. p. 130 y 131

<sup>131</sup> Barrera Graf, Jorge. “Historia del Derecho de sociedades en México”. en Soberanes Fernández, José Luis [coordinador]. **Memoria del III Congreso de Historia del Derecho Mexicano (1983)**. UNAM. México, 1984. p. 142

<sup>132</sup> **Código de Comercio. Tomo III**. Concordancias, Jurisprudencias y Resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado. Fernando Luis Blanco Giraldo y Francisco Javier Roldán Montaud, editores. Ed. Dykinson. Madrid, 1993. pp. 161 a 259

<sup>133</sup> Gabaldón García, José Luis y José María Ruiz Soroa. Manual de Derecho... **Op. cit.** p 451

*“Si revisamos el libro tercero del Código español de 1885, veremos que su contenido es casi igual que al de nuestro Código en esta materia del comercio marítimo, por lo mismo se puede decir que no solo es su antecedente, sino que nuestro instrumento jurídico en el caso de este libro prácticamente es una copia de su antecedente.”<sup>134</sup>*

El fletamento por tanto, era la institución marítima central para nuestra legislación.

Sin embargo, después de separarse la interpretación del fletamento como locación de cosas, debemos preguntarnos ¿cómo era considerado el arrendamiento?. La respuesta la da Cervantes Ahumada, quien apunta que ambas instituciones continuaban indistintas en nuestro país:

*“En el derecho anterior existía una confusión en relación con los contratos de utilización del buque, y no se distinguía entre el arrendamiento y el contrato de fletamento de buque por entero.”<sup>135</sup>*

No fue sino hasta la publicación de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos del 21 de diciembre de 1963 —la cual derogaría al Libro III del Código— que se distingue el arrendamiento marítimo del fletamento, por primera vez en México.

---

<sup>134</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio, *El Derecho Marítimo en el primer siglo de vigencia del Código de Comercio*. en Autores Varios. **Centenario del Código de Comercio**. UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1991. p. 550

<sup>135</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo...* **Op. cit.** p. 835

## 2.6 EL ARRENDAMIENTO DEL BUQUE EN MÉXICO Y LA DESCODIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO DEL SIGLO XX

A partir del siglo XX, América Latina comenzaría una tendencia de descodificación, fenómeno que se caracteriza por la formación y promulgación de leyes nuevas y modernas al margen de los Códigos comerciales, por la vía derogatoria.<sup>136</sup>

Tal tendencia se debió en gran parte a cambios económicos y avances tecnológicos y de instrumentos jurídicos, así como a los textos de convenciones internacionales que fueron tomados en cuenta por los redactores de las nuevas leyes.<sup>137</sup>

### 2.6.1 Las “Ordenanzas de la Marina Mercante de México” como proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.

Durante 1956, ante el requerimiento del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano y bajo los auspicios de la administración de asistencia técnica de las Naciones Unidas, se formó una misión de expertos que, junto con el maestro Raúl Cervantes Ahumada y sus alumnos de la

---

<sup>136</sup> Barrera Graf, Jorge. **Derecho Mercantil**. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1991. p. 9

<sup>137</sup> **Ídem.**

Facultad de Derecho, prepararían un proyecto de legislación marítima y portuaria uniforme para los cinco países centroamericanos.<sup>138</sup>

El proyecto fue finalmente publicado por las Naciones Unidas en 1958 bajo el nombre de Código Marítimo Uniforme para los países centroamericanos, y publicado posteriormente por la Universidad de San Carlos, Guatemala, en 1959.<sup>139</sup>

Éste trabajo se convertiría en el antecedente para la formulación de un proyecto de ley para la navegación marítima mercante, encargado por el Presidente Adolfo López Mateos a Cervantes Ahumada. El proyecto recibió el nombre de *“Ordenanzas de la Marina Mercante”*, que de acuerdo con el autor, seguía en dicha terminología una vieja tradición hispano-mexicana.<sup>140</sup>

Después de haberse modificado el texto por una comisión de Senadores, el proyecto se habría de convertir en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963. Lamentablemente, el proyecto fue desvirtuado por el Congreso, opinaba Cervantes Ahumada:

*“Creemos que, sobre las razones técnicas en las modificaciones, prevalecieron razones de índole política; nos parecen incongruentes en su mayoría tales modificaciones pues están hechas en forma indebida, ya que se le quitaron a la Ley figuras*

---

<sup>138</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Ley de Navegación ... **Op. cit.** p. 10

<sup>139</sup> **Ibíd.** p. 11

<sup>140</sup> **Ibíd.** p. 13

*de Derecho Marítimo vitales para el ejercicio del tráfico marítimo, en general.*<sup>141</sup>

Con lo que la doctrina marítima mexicana, a pesar de estar a la vanguardia, sería desvalorada por los legisladores.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en su Libro Tercero, “*Del Comercio Marítimo*”, Título III, “*De los Contratos*”, artículos 150 a 156, regularía al contrato de arrendamiento marítimo. Al respecto dice Cervantes Ahumada:

*“Se distingue entre el contrato de arrendamiento de la nave y el contrato de fletamento, el que, a su vez, se divide en fletamento de buque por entero o por compartimiento, transporte de cosas determinadas y transporte de personas.”*<sup>142</sup>

Con ello se superaba al Código de Comercio de 1889, y también la antigua confusión entre arrendamiento y fletamento. Aunque en otros renglones, quedaba sin una buena postura científica, como por ejemplo, no se ocupaba para nada del contrato de fletamento a tiempo.<sup>143</sup>

La Ley no definía al contrato de arrendamiento, no obstante de su artículo 150, se puede desprender una descripción:

*“Art. 150.- El propietario que arriende un buque para que un naviero arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no*

---

<sup>141</sup> Cervantes Ahumada en Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento... **Op. cit.** p. 101

<sup>142</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Ley de navegación ... **Op. cit.** p. 17

<sup>143</sup> Atilio Malvagní, en Salgado y Salgado, José Eusebio. La Historia de un Proyecto ... **Op. cit.** p. 101

*responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerará como fortuna de mar.*<sup>144</sup>

El contrato de arrendamiento marítimo, era interpretado como aquel por el cual, el propietario de un buque, cedía la posesión de éste a un naviero arrendatario para ser explotado por su cuenta y riesgo.

La vigencia de ésta Ley llegaría a su fin, cuando fue derogada por la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994.

#### 2.6.2 El arrendamiento marítimo en las sucesivas Ley de Navegación de 1994 y Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 2006.

La Ley de Navegación de 1994, no se ocupaba del arrendamiento del buque, sino que solo disponía respecto al contrato de arrendamiento a casco desnudo y lo definía de esta manera:

*“I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo. El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago del flete.”*<sup>145</sup>

Con ello, los legisladores cayeron en un error histórico al hacer sinónimos al fletamento y al arrendamiento, pues se olvidaron todos los antecedentes

---

<sup>144</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Ley de Navegación ... **Op. cit.** p. 65

<sup>145</sup> **Ley de Navegación.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 1994. p. 24

jurídicos y doctrinales en la historia del Derecho Marítimo, especialmente de su antecesora inmediata, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.

Posteriormente, con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 1° de junio del 2006, los legisladores le dieron continuidad al error, ya que en el artículo 114 se definen como sinónimos al arrendamiento a casco desnudo y al fletamento:

*“Artículo 114.- En virtud del contrato de arrendamiento a casco desnudo, el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.”<sup>146</sup>*

Error que nos lleva a un retroceso jurídico de más 200 años, es decir, a la interpretación del Código Napoleónico de 1807, en el que el arrendamiento y el fletamento eran indistintos.

Esto deja un instrumento inapropiado en México para el contrato de arrendamiento de buques actualmente, incluyendo al arrendamiento con opción a compra y al arrendamiento financiero.

---

<sup>146</sup> **Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2006. p. 34

## 2.7 LAS CORRIENTES INTERPRETATIVAS DEL ARRENDAMIENTO MARÍTIMO.

Las corrientes interpretativas del arrendamiento marítimo las podemos dividir en cuatro escuelas o etapas, que son, 1) la escuela interpretativa del fletamento como un arrendamiento de cosas, 2) la escuela interpretativa del fletamento como un transporte marítimo —estas dos primeras toman al fletamento como la institución central—; 3) la escuela interpretativa de los contratos de utilización del buque como autónomos e independientes entre sí, conocida como la *escuela napolitana*; y 4) la escuela inglesa que clasifica las modalidades de explotación del buque por sus pólizas.

### 2.7.1 El Fletamento como arrendamiento de cosas.

La primera escuela es la que interpreta al fletamento como locación de cosas. Ésta acompaña a las fuentes históricas del Derecho Marítimo durante la Edad Media, hasta la época de la codificación, con los Códigos de comercio franceses. No obstante, continuaría aún con autores de la primera mitad del siglo XX.

En esta primera corriente, destacan autores como Pothier con su obra *“Louages Maritimes”*; Lucien de Valroger con *“Droit maritime, commentaire théorique et pratique du livre II du Code du Commerce”*; Arthur Desjardins,

“*Traite du droit commercial maritime*”; Auguste Lavin “*Precis de Droit maritime*”; y Vermond con su “*Manuel de Droit maritime*”; entre otros. Todos ellos coinciden en que todo contrato de fletamento es un *locatio rei* o locación de cosas.<sup>147</sup>

De esta misma manera, Daniel Danjon en su obra “*Traité de Droit Maritime*” de 1929, consideraba al fletamento como una locación de cosas y sublocación de servicios de capitán y tripulante.<sup>148</sup>

Aún en la doctrina italiana, el autor Francesco Berlingieri, en su obra “*La polizza di carico e la Convenzione internazionale di Bruxelles, 25 agosto 1924*”, de 1932, expresaba que el fletamento de un buque no equipado es precisamente un arrendamiento de buque, como el arrendamiento que puede hacerse a cualquier otro mueble.<sup>149</sup>

### 2.7.2 El Fletamento como transporte marítimo.

La segunda corriente interpretaba al fletamento como un transporte marítimo de mercancías. Ésta surgió a partir de las Ordenanzas de Bilbao de 1737; y fue de la mano con los Códigos de comercio españoles y el Código de comercio alemán.

---

<sup>147</sup> Nueva Enciclopedia Jurídica... **Op. cit.** p. 868

<sup>148</sup> Malvagni, Atilio. **Op. cit.** p. 52

<sup>149</sup> Nueva Enciclopedia Jurídica... **Op. cit.** p. 868

Aglutina autores como el español Garrigues, en su obra “*Instituciones de Derecho Mercantil*” de 1948, quien interpreta el fletamento como un contrato de transporte, pues el fletante, lo que promete no es la simple cesión del uso del buque, sino un resultado económico: el transporte como obra consumada.<sup>150</sup>

Lo mismo se puede decir de los autores ingleses Alderton, con su obra “*Sea Transport. Operation and Economies*” de 1980, J. Bes “*Chartering and Shipping Terms*”, y Packard “*Time Chartering*”, quienes mantienen la tesis de que la finalidad del contrato de fletamento es la transportación de mercancías:

“ [...] *the ship owner agrees to carry goods by water, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods.*”<sup>151</sup>

Para todos los autores pertenecientes a ésta escuela, se observa que el fin del contrato de fletamento es el transporte de mercancías por el mar.

### 2.7.3 El Arrendamiento marítimo como contrato autónomo y distinto del Fletamento.

Finalmente, la tercer corriente es la que distingue la autonomía en los tres contratos de utilización de buques, estos son: el arrendamiento, el fletamento y

---

<sup>150</sup> **Ídem.**

<sup>151</sup> “[...] el propietario del buque acepta transportar mercancías por agua, o proveer el buque con el propósito de transportar mercancías.”

En Gabaldón García, José Luis y José María Ruiz Soroa. **Op. cit.** p. 452

el transporte marítimo. Esta surgiría con el *Codice della Navigazione* y continúa hasta nuestros días.

La aportación más importante en torno a la distinción entre arrendamiento y fletamento, provendría de Italia, con el autor Antonio Scialoja, cuya teoría para distinguir entre ambos contratos se basaba en la calidad que recibe el arrendatario como armador del buque, en su obra "*Sulla definizione di armatore*" de 1934.<sup>152</sup>

De ahí se desprenden otros autores italianos como Scorza, "*La polizza di carico*", de 1936, F. Dominedo, "*Sistema dei contratti di utilizzazione della nave*", de 1937 y A. Fiorentino, "*Classificazione dei contratti navali*", de 1938, entre otros.<sup>153</sup> Esta construcción doctrinal culminaría en la redacción del *Codice della Navigazione* italiano de 1942. Todos ellos junto con Scialoja a la cabeza, pertenecientes a la famosa *escuela napolitana*.

Asimismo, Ripert con su obra "*Traité élémentaire de droit commercial*" de 1948, clasificaba en cuatro modalidades a los contratos de transporte por agua: 1) el fletamento por viaje, 2) el fletamento a carga general, 3) el fletamento a tiempo, en estos tres el buque se ponía a disposición de un cargador; y 4) el arrendamiento del buque, en el que la posesión del buque se transfería a otra

---

<sup>152</sup> Martínez Jiménez, María Isabel. **Op. cit.** p. 158

<sup>153</sup> **Ídem.** Ver pie de página 35

persona.<sup>154</sup> Por lo que el autor distinguía al contrato de arrendamiento a casco desnudo del buque del contrato de fletamento.

En España, el autor Francisco Gamechogicoechea, en su obra *“Tratado de Derecho Marítimo Español”* de 1943, establecía que *“en ningún caso se acepta el principio general de que el fletamento es jurídicamente considerado como un contrato de arrendamiento”*.<sup>155</sup>

En México, Cervantes Ahumada reconocía la clara distinción entre el contrato de arrendamiento y el de fletamento, en su obra *“Ordenanzas de la Marina Mercante”*, comentada anteriormente.

Por su parte, Salgado propone se corrija el término *“fletamento a casco desnudo”* —término que es de hecho inexistente— de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, en su obra *“La Historia de un Proyecto de Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimos”*<sup>156</sup>. Además, continúa Salgado, la compañía TEXACO, en la cláusula 47 de su póliza de fletamento a tiempo, *TEXACOTIME 2*, aclara lo siguiente:

*“Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to the Charterer.”*<sup>157</sup>

---

<sup>154</sup> Malvagni, Atilio. **Op. cit.** p. 51

<sup>155</sup> Nueva Enciclopedia Jurídica... **Op. cit.** p. 863

<sup>156</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Historia de un Proyecto de Ley...* **Op. cit.** p. 178

<sup>157</sup> “Nada contenido en esta póliza debe interpretarse como la creación de un arrendamiento del buque al fletante.”

Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Historia de un Proyecto de Ley...* **Op. cit.** p. 176

Por lo que se entiende que el fletamento es distinto del arrendamiento. En la actualidad, no existe duda en cuanto a la diferencia, pues en el arrendamiento hay una cesión de la tenencia del buque al arrendatario, quien se convierte en el armador teniendo la posesión y el control pleno del buque, mientras que en el fletamento solo se pone a disposición del fletador el buque, pero no se cede su posesión.

Desgraciadamente, a pesar de contar con una doctrina marítima de elevado grado de perfección teórica en México, hay una gran ignorancia y confusión en la práctica comercial y la Legislación Marítima, al hacerse afirmaciones falsas como la siguiente:

*“Aun cuando también se contrata mediante una póliza, debemos resaltar que la locación tiene características muy particulares y un carácter eminentemente de arrendamiento de una cosa y no de un servicio. Sin embargo, en el ámbito internacional se ha considerado tradicionalmente como un contrato de fletamento.*

*El arrendamiento es también muy conocido como fletamento sin tripulación o fletamento con cesión (“demise charter”) y mediante él un locatario adquiere la posesión y control del buque a cambio de un alquiler pagadero al armador.”<sup>158</sup>*

El texto anterior es parte del libro *“Los Contratos de Fletamento”*, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) publicaría en 1981, a través de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, siendo un reflejo de tal confusión.

---

<sup>158</sup> **Los Contratos de Fletamento.** Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México, 1981. p. 31

En realidad, se refiere a la póliza *charter party*, al decir que “el arrendamiento es también muy conocido como fletamento sin tripulación o con cesión (*demise charter*)”, y no al contrato de arrendamiento en sí.

Es por ello que Sánchez Calero nos advierte la necesaria distinción entre el contrato de utilización y la póliza carta partida, documento que contiene al contrato. Si queremos clasificar los contratos, señala, debemos dirigir nuestra atención hacia ellos y no hacia los documentos que normalmente los recogen:

*“Aclarado este punto, conviene también —antes de penetrar en un intento de clasificación de los contratos que nos ocupan— manifestar la conveniencia de distinguir entre el contrato y el documento que sirve de prueba del mismo. Esta aclaración debería ser por completo innecesaria, si no se debiera a la presión de la práctica marítima inglesa, que ha sido reflejada en sus leyes e importada, por vía de los convenios internacionales, a otros países, entre ellos al nuestro. En efecto, es notorio que tradicionalmente los ingleses han venido distinguiendo entre los contratos de “carta partida” (o *charter-party*) y los de conocimiento de embarque (*bill of lading*). La documentación del contrato adquiere así no ya una función esencial en el sentido de transformarlos en formales, sino para la delimitación de unos supuestos frente a otros y asignarlos en un régimen [...]. Esta preocupación por el documento del contrato —que se ha manifestado en general en muchos sistemas jurídicos en las primeras etapas de su evolución— impera todavía en nuestra práctica, y no sólo la marítima. El técnico de los negocios bancarios cree que es más importante la apertura de la cuenta, o la formalización de la póliza de crédito, a conocer si se ha perfeccionado o no un contrato bancario. Igualmente podría decirse con relación a la práctica aseguradora, de la póliza y el contrato de seguro. Pero parece obvio que si queremos clasificar los contratos —en este caso los de explotación del buque—, debemos dirigir nuestros cuidados hacia ellos y no hacia los documentos que normalmente los recogen.”<sup>159</sup>*

---

<sup>159</sup> Sánchez Calero, Fernando, *Consideraciones sobre la clasificación ... Op. cit.* pp. 1054 y 1055

Se distingue entre el contrato de utilización del buque, —cuya clasificación doctrinal es de corte latino—, de la póliza que lo contiene, —cuya clasificación es tradicionalmente inglesa—.

#### 2.7.4 La doctrina inglesa y la clasificación de la póliza marítima.

Surge paralelamente a la doctrina italiana, y clasifica a las modalidades de explotación del buque con base a sus documentos probatorios, o sean, la póliza marítima y el conocimiento de embarque. Se distingue entonces la *charter party*, es decir, la carta partida, del *bill of lading*, o conocimiento de embarque; esta doctrina, cabe señalar, cuida la separación entre el arrendamiento y fletamento.

Nicholas J. Healy y David J. Sharpe, por ejemplo, nos dicen acerca de no confundir la póliza de arrendamiento con la póliza de fletamento, en su obra “*Cases and Materials on Admiralty*”:

*“Today the term is used to denote three quite different types of maritime contracts: the bareboat or demise charter, the time charter and the voyage charter”.*<sup>160</sup>

---

<sup>160</sup> “Actualmente, el término es usado para denotar tres tipos muy diferentes de contratos marítimos; la póliza a casco desnudo o arrendamiento, la póliza de fletamento a tiempo y la póliza de fletamento por viaje”.

Healy J., Nicholas y Sharpe, David J. **Cases and Materials on Admiralty**. 2ed, Ed West Publishing Co., American Casebook Series. St Paul, Minn, 1986. p. 262

Existen distintos tipos de póliza marítima para los anglosajones, por ejemplo, la póliza de arrendamiento simple (*demise charter*), la póliza a casco desnudo del buque (*bareboat charter*), —se habla actualmente de la póliza de arrendamiento con opción a compra (*bareboat hire-purchase charter*)—, la póliza de fletamento a tiempo (*time charter*) y la póliza de fletamento por viaje (*voyage charter*).

De ahí que para los autores Alderton, Bes y Packard, la póliza marítima en general o *charter party*, aglutine tanto al arrendamiento y el fletamento.<sup>161</sup>

No obstante, con todos los antecedentes doctrinales que hemos revisado, es falso por lo tanto, decir que el contrato de arrendamiento es llamado también fletamento a casco desnudo.

## CONCLUSIONES

Diversos autores y corrientes doctrinales pueden hablar de distintos orígenes de la práctica del arrendamiento del buque. Lo cierto es que, como contrato, el primer antecedente del arrendamiento marítimo lo podemos encontrar en el la figura del *locatio navis* del Código Justiniano.

---

<sup>161</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento... **Op. cit.** p. 15

Hemos observado que a través de la historia la interpretación de nuestro contrato ha variado, y que en cada momento, la misma se adapta según las formas en que se tiene la práctica. Por ello, durante la edad media el arrendamiento era indistinto del arrendamiento.

No obstante, gracias a los tratadistas que intentaron describir al arrendamiento como un contrato autónomo e independiente y cuyos esfuerzos fueron recopilados en el *Codice della Navigazione*, podemos asegurar que es una grave equivocación por tanto, querer afirmar que actualmente en la práctica al arrendamiento a casco desnudo se le conoce como “*fletamento a casco desnudo*”.

Desde entonces, la escuela napolitana ha influido en los más distinguidos tratadistas del Derecho Marítimo durante la época de la descodificación en Europa y América Latina, a su vez que la corriente inglesa ha permeado en la doctrina mexicana.

Sin embargo hemos sido capaces de colocar cada cual en su lugar, siendo nuestro enfoque sobre los contratos de utilización del buque, distinguiéndolos así de la clasificación inglesa para las pólizas marítimas.

**CAPÍTULO III. ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE EL  
FORMULARIO DE CONTRATO PARA ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO DEL BUQUE Y EL FORMULARIO PARA  
ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN A COMPRA**

### 3.1 GENERALIDADES.

Una vez revisados los antecedentes del arrendamiento marítimo, podemos ocuparnos en examinar los contratos específicos que atañen a esta tesis, que son el arrendamiento del buque con opción a compra y el arrendamiento marítimo financiero.

El propósito de distinguirlos surge con el siguiente planteamiento: si ambos contratos tienen el mismo fin, que es el ceder la posesión del buque al arrendatario y ofrecerle la opción de adquirir la propiedad del mismo, entonces nos preguntamos ¿cuál es la diferencia entre ambos contratos?

Ante tales cuestionamientos destacan diversas opiniones que dan lugar a un debate sobre la distinción de ambos contratos y sobre qué póliza es la apropiada para llevar a cabo cada arrendamiento.

Abriendo el debate, tenemos al inglés Christopher Hill, quien nos habla respecto al financiamiento de buques nuevos y de la naturaleza de la póliza a casco desnudo:

*“In practical terms a demise charter is used as a method of financing the acquisition of newly constructed ships. The party providing the finance whether it be a bank or financial institution takes on the role of shipowner (in name only) and the charterer by demise operates the vessel and trades it for his own account in the normal way. It would be fair to say that the nature of a demise or bareboat charter-party is a lease of the ship, similar to the hire*

*purchase arrangement, rather than a simple agreement for the hire or use of the ship.*<sup>162</sup>

Para éste autor, el financiamiento de un buque de reciente construcción, es llevado a la práctica mediante una póliza a casco desnudo.

Del mismo modo, los ingleses Francis Paine y Martin Stopford, afirman que la operación de arrendamiento financiero en el contexto de buques, es revestido por una póliza a casco desnudo:

*“In the shipping context, the finance lease usually operates in conjunction with a bareboat charter arrangement. As opposed to the operating lease as in the mid-term bareboat charter or time charter, the bareboat charter in the finance lease is characteristically a long term one covering most of the duration of the economic life of the ship, regardless of whether title is transferred to the lessee at the end of the lease.”*<sup>163</sup>

Para los ingleses, el arrendamiento financiero está acompañado de una póliza a casco desnudo de largo plazo, sin importar si el título de propiedad es transferido al término del contrato.

---

<sup>162</sup> “En términos prácticos, una póliza de arrendamiento es usada como método para financiar la adquisición de buques recién construidos. La parte que provee el financiamiento, sea un banco o una institución financiera, toma el rol de propietario del buque (solo de nombre), y el arrendatario opera el buque y comercia con él por cuenta propia de la manera común. Sería justo decir, que la naturaleza de la póliza de arrendamiento puro o la póliza a casco desnudo del buque, es un arrendamiento financiero del buque, similar al contrato de arrendamiento con opción de compra, en lugar de un simple acuerdo de arrendamiento o uso del buque.”

En Hill, Christopher. **Maritime Law**. 5<sup>th</sup> Ed. Lloyds Practical Shipping Guides. London, 1998. p. 178

<sup>163</sup> “En el contexto del transporte marítimo, el arrendamiento financiero opera usualmente en conjunto con una póliza a casco desnudo. Opuestamente al arrendamiento operativo, que es mediante una póliza a casco desnudo de mediano plazo, o una póliza de fletamento a tiempo, la póliza a casco desnudo en el arrendamiento financiero es, característicamente, una de largo plazo, que cubre la mayor parte de la duración de la vida económica del buque, sin importar si el título de propiedad es transferido al arrendatario al final del arrendamiento.”

En Paine, F. y Stopford, M. en En Ying, Li. **The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition; legal implications and empirical evaluation of theory and practice**. Dissertation for the award of the Degree of Master of Science in Maritime Affairs. World Maritime University. Malmö, 2004. pp. 15

Por otro lado, se señala que los contratos de arrendamiento financiero del buque incluyen siempre una cláusula identificada en la práctica internacional como la cláusula de asunción de riesgos (*hell or high water clause*). Así, el estudio de la UNCTAD sobre los Aspectos Jurídicos del Arrendamiento Financiero de Buques, sintetiza lo siguiente:

*“Since in practice any ship leasing usually implies a ‘bareboat charter’, whether or not a lease is ‘financiera’ will depend on whether the contract includes non-cancellation clauses, generally known as ‘hell or high water’. Such clauses imply that the bareboat hire will continue to be paid and may be waived only in two cases: if the lessor is compensated by its insurance in the case of total loss of the ship and at the time the established leased period expired.”<sup>164</sup>*

Lo que distingue a una póliza marítima especial para el arrendamiento financiero es la cláusula de asunción de riesgos por parte del arrendatario (*hell or high water*), ésta consiste en que el arrendatario debe pagar la renta estipulada hasta que el período del contrato haya terminado, o bien en caso de pérdida total del buque, hasta que el arrendador sea compensado por el seguro.

---

<sup>164</sup> “Ya que en la práctica, cualquier arrendamiento del buque usualmente implica una *‘póliza a casco desnudo’*, si ésta es o no un arrendamiento *‘financiera’*, dependerá de que el contrato incluya cláusulas de no cancelación, generalmente conocidas como *‘cláusulas hell or high water’*. Tales cláusulas implican que la renta del arrendamiento del buque continuará siendo pagada y puede ser revocable solo en dos casos: si el arrendador es compensado por su seguro en caso de pérdida total del buque y si el período establecido del arrendamiento se vence a su debido tiempo.”

En *Legal Aspects of Financial Ship Leasing in Developing Countries*. UNCTAD/SDD/LEG/4. 4 de mayo de 1995. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Nueva York, 1995. p. 7, párrafo 16 ver nota al pie.

Por otro lado, los españoles Gabaldón García y Ruiz Soroa, nos advierten de no confundir al arrendamiento financiero del buque, con el arrendamiento con opción a compra:

*“El contrato de arrendamiento financiero de buque es una figura que no debe confundirse con el simple arrendamiento con opción a compra ni con la hipótesis de arrendamiento con compraventa, que es propiamente la prevista en el formulario Barecon. En efecto, en el primer caso se confiere al arrendatario la opción de adquirir el buque arrendado una vez finalizado el contrato. En el segundo (el del Barecon) la adquisición de la propiedad se produce automáticamente una vez hecho el último pago por el arrendatario. En virtud de la previsión contractual este último se convierte en comprador mientras que el arrendador queda colocado en la posición jurídica de vendedor y está obligado a suscribir y entregar la correspondiente Bill of Sale (Parte IV, Barecon). Pero en uno y otro caso el contenido del contrato no difiere del característico del arrendamiento ordinario de buque, mientras que las obligaciones de las partes, en el verdadero contrato de leasing, sí se separan sustancialmente de aquel.”<sup>165</sup>*

Ellos afirman que el contrato de arrendamiento financiero difiere sustancialmente del resto de los ordinarios arrendamientos del buque.

A su vez, Arroyo Martínez describe al arrendamiento financiero como una operación en la que participan tres partes, arrendador, arrendatario y proveedor, y existen dos relaciones jurídicas:

*“Las observaciones anteriores permiten comprender que en la operación de financiación de buques mediante el arrendamiento financiero naval coexisten dos relaciones jurídicas diversas. De una parte, el contrato de construcción que liga al astillero con el comitente. De otra el contrato de leasing, que une a la empresa financiera con el naviero que quiere explotar la nave durante un tiempo en régimen de arrendamiento con una opción de compra*

---

<sup>165</sup> Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, José María. **Op. cit.** pp. 466 y 467

*[...] Desde el punto de vista documental hay dos contratos: el de construcción y el de arrendamiento”.*<sup>166</sup>

A ello se suma el comentario del mexicano Vásquez del Mercado en su obra “*Contratos Mercantiles*”, en la que nos dice:

*“El contrato de arrendamiento financiero no es el contrato de arrendamiento llano y tradicional, porque las partes lo celebran con intención más allá del simple uso del bien. No es un contrato de arrendamiento con opción a compra, porque no es, en todo caso la única intención de las partes. Tampoco es una compraventa a plazo, simple y sencillamente porque no es la intención de los contratantes.”*<sup>167</sup>

El autor distingue al contrato basándose en el propósito por el que se celebra.

De los comentarios anteriores, se puede decir que hay un consenso, el cual se resume con las siguientes características:

- (1) Hay tres partes participantes en la operación;
- (2) Al término del contrato hay más opciones que la simple compra del buque; y
- (3) En la póliza se incluye la cláusula de asunción de riesgos (*hell or high water*), que implica la obligación del arrendatario de pagar la renta hasta que el período del arrendamiento haya expirado o hasta que el seguro indemnice a las partes, en caso de pérdida total.

---

<sup>166</sup> Arroyo Martínez, Ignacio. **Op. cit.** p. 441

<sup>167</sup> Vásquez del Mercado, Óscar. **Contratos Mercantiles**. Ed. Porrúa. México, 2003. p. 536

Para hallar estas características en las pólizas marítimas, realizamos un estudio de derecho comparado entre el formulario de contrato *Standardlease* —que es un contrato modelo de arrendamiento financiero del buque— contra el formulario de la póliza *Barecon 2001* —que ofrece, mediante su apartado IV, una póliza de arrendamiento del buque con opción a compra—.

Nuestro propósito, para ello, es el de comprobar el supuesto que plantea la diferencia del contrato de arrendamiento financiero del buque del resto de los contratos.

Recordemos que las principales cláusulas en una póliza de arrendamiento del buque, cualquier tipo que éste sea, las podemos clasificar de la siguiente manera:

1. Las relativas a la entrega del buque.
2. Las relativas al pago de la renta del arrendamiento.
3. Las relativas al mantenimiento y operación del buque.
4. Las relativas a la distribución de los riesgos.
5. Las relativas a la terminación del contrato.<sup>168</sup>

---

<sup>168</sup> *Arrendamiento Financiero de Buques Portacontenedores [El]*. Informe de la Secretaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). **TD/B/C.4/339**. Junta de Comercio y Desarrollo Comisión del Transporte Marítimo. Nueva York, 1991. p 25, ver párrafo 62 y siguientes

A partir de esta clasificación, podemos revisar los formularios de contrato. Comenzaremos primero por el formulario *Standardlease*, comentando su origen brevemente.

### **3.2 LAS CLÁUSULAS DE UN CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE. EL FORMULARIO *STANDARDLEASE***

En 1984, el Centro sobre Empresas Transnacionales de las Naciones Unidas (UNCTC) —*United Nations Centre on Transnational Corporations*—, actualmente sustituido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), publicó un estudio técnico sobre los contratos de arrendamiento financiero de diversos equipos.

El documento se tituló “*Analysis of Equipment Leasing Contracts*”, **ST/CTC/36**,<sup>169</sup> y se basa en una investigación sobre los contratos de arrendamientos de equipo diversos, como lo son contenedores, equipos de construcción, aeronaves y buques.

Entre otras cosas, el documento contiene un contrato muestra de arrendamiento financiero del buque, titulado *Financial Bareboat Lease*

---

<sup>169</sup> *Analysis of Equipment Leasing Contracts*. A technical paper. **ST/CTC/36** United Nations Centre on Transnational Corporations. Nueva York, 1984.

*Agreement*,<sup>170</sup> que se adjuntó con el fin de desarrollar un análisis respecto a las obligaciones y derechos del arrendatario:

*“237. The present chapter is an analysis of the lessee’s Rights and obligations under three leases that have been written in South-East Asia and Africa. [...]*

*240. Case No. 3 involves a financial lease of a ship and is intended to demonstrate the lessee’s position regarding ‘big ticket’ leases. The lease agreement is set forth as exhibit C.*

*241. In none of these cases does the present report take the position that the lease was either ‘fair’ or ‘unfair’ to the lessee. Economic and other factors, such as the bargaining position of the parties, the lessor’s perception as to his security, the availability of alternative means of financing, and the requirements of the lessor’s financial supporters, may outweigh the allocation of legal rights and obligations of the lease agreement. The following analyses reflect only an attempt to clarify the legal relationship of the lessee and the lessor, with a view to emphasizing the normally exposed legal position of the lessee.”<sup>171</sup>*

Por ello, este contrato no podemos llamarlo póliza, pues no tiene el valor de un documento elaborado con ese fin, sino que es verdaderamente una muestra de contrato tomado de un caso real.

El esfuerzo de las Naciones Unidas se centra en analizarlo para clarificar la relación de obligaciones entre el arrendatario y el arrendador.

---

<sup>170</sup> *Analysis of Equipment Leasing Contracts...* **Op cit.** p. 122

<sup>171</sup> “237. El presente capítulo es un análisis de los derechos y obligaciones del arrendatario bajo tres supuestos de arrendamiento que han sido elaborados en el sudeste de Asia y África. [...]

240. El caso Núm. 3 involucra un arrendamiento financiero del buque y se pretende demostrar la posición del arrendatario con relación a los arrendamientos de ‘*gran valor*’. El contrato de arrendamiento es anexo en el ejemplo C.

241. En ninguno de estos casos el presente reporte toma la postura respecto al arrendamiento como ‘*justo*’ o ‘*injusto*’ para el arrendatario. Factores económicos y de otra índole, tales como el poder de negociación de las partes, la percepción del arrendador sobre la seguridad, la disponibilidad de medios alternativos de financiamiento, y los requerimientos de los socios financieros del arrendador, pueden pesar en la distribución de los derechos y obligaciones en el contrato de arrendamiento. Los análisis siguientes reflejan solo un intento para clarificar la relación legal entre el arrendatario y el arrendador, con una mirada a enfatizar la postura legal normal del arrendatario.”

En *Analysis of Equipment Leasing Contracts...* **Op. cit.** p. 67, ver párrafos 237, 240 y 241

El estudio se elaboró bajo el mandato de la Comisión sobre Empresas Transnacionales del Consejo Económico y Social, Sesión 61, de las Naciones Unidas, reunión llevada a cabo del 1 al 12 de Marzo de 1976,<sup>172</sup> con el objeto de fortalecer la capacidad negociadora de los gobiernos de países en desarrollo en cuanto a sus relaciones con las empresas transnacionales y está basado en consultas con organizaciones del sector público y privado concernientes al arrendamiento financiero.

Más tarde, en 1991 se llevaría a cabo un estudio al contrato de arrendamiento financiero del buque, esta vez por parte de la UNCTAD, y bajo el mandato de la Comisión del Transporte Marítimo del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, titulado “*El Arrendamiento Financiero del Buque Portacontenedores*”, **TD/B/C.4/339**.<sup>173</sup>

En este segundo estudio, se llevó a cabo un análisis comparativo entre la *Póliza Barecon 89* y la muestra de contrato de arrendamiento financiero del buque del documento **ST/CTC/36**, denominado ahora como el *Contrato Standardlease*:

*“61. La normativa legal, en la medida en que existe, no suele afectar a la autonomía de la voluntad de las partes. El arrendador*

---

<sup>172</sup> **Commission on Transnational Corporations. Report on the Second Session 1-12 March 1976. E/C.10/16.** Supplement No. 5. Economic and Social Council. New York, 1976. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010: <http://unctc.unctad.org/data/ec1016a.pdf> (Parte I) y <http://unctc.unctad.org/data/ec1016b.pdf> (Parte II).

<sup>173</sup> *El Arrendamiento Financiero de Buques ... Op. cit.* p. 1

*y el arrendatario, como consecuencia de sus negociaciones, pactan sus derechos y obligaciones recíprocos. Los contratos formalizados mediante formularios tipo simplifican esas negociaciones. En la sección siguiente se examinan las cláusulas típicas de los modelos uniformes de contratos de arrendamiento financiero utilizados en el transporte marítimo, tomando como base la póliza Barecon 89, como ejemplo de 'póliza tipo de arrendamiento de buque a casco desnudo vinculada a la financiación', y el 'Contrato Standardlease' denominado en lo sucesivo Standardlease. [United Nations Analysis' Op. cit., p. 122].<sup>174</sup>*

Por lo que este estudio le daba ya el valor de formulario al contrato *Standardlease*.

Este segundo documento revisa también, la distribución del riesgo entre las partes contratantes en ambos formularios de arrendamiento del buque.

A continuación estudiaremos el contenido del formulario *Standardlease*, con el fin de conocer la relación contractual entre el arrendatario y arrendador, y lograr así una comparación ante el resto de contratos de arrendamiento marítimo contenidos en la póliza *Barecon 2001*.

### 3.2.1 Contenido del formulario *Standardlease*.

El contrato *Standardlease*, contenido en el anexo III del documento **ST/CTC/36**, consiste de:

---

<sup>174</sup> **Ibíd.** p. 25, ver párrafo 61

- (a) un preámbulo, en el que se designan a las partes contratantes, así como también se establece la obligación principal del arrendador que es la adquisición de la propiedad del buque y la cesión al arrendatario;
- (b) el contenido del contrato en 24 artículos o cláusulas; y
- (c) un esquema de 14 ítems para la descripción del buque, el valor estipulado por pérdida, así como datos diversos del contrato del arrendamiento.

Sus cláusulas son las siguientes:

1. Buque Arrendado.
2. Período Inicial del Arrendamiento.
3. Renta.
4. Renovación del Contrato.
5. Entrega del Buque.
6. Defectos del Buque.
7. Posesión y Uso del Buque.
8. Mantenimiento del Buque.
9. Cambios al Buque.
10. Inspección al Buque.
11. Pérdida y Daños al Buque.
12. Seguros.
13. Pago anticipado de la renta.

14. Incumplimiento.
15. Vencimiento del Período.
16. Informe de Negocios, etc.
17. Compra del Buque.
18. Devolución del Buque.
19. Salvamento.
20. Avería Gruesa.
21. Indemnización.
22. Transferencia de los Derechos del Arrendador.
23. Disposiciones Suplementarias.
24. Jurisdicción.

**En el preámbulo** se establecen las partes contratantes como Arrendador y Arrendatario, además se establece el compromiso del arrendador de adquirir la propiedad del buque, especificado por el arrendatario para llevar a cabo el arrendamiento financiero.

**En la cláusula 1ª, Buque Arrendado**, se establece la obligación del arrendador de ceder el buque al arrendatario, a cambio de una renta que deberá pagarse puntual y continuamente a través del período de arrendamiento.

Aquí cabría ofrecer nuestras definiciones de arrendador financiero, arrendatario financiero y vendedor, en el formulario:

- A) Arrendador financiero.- Es quien adquiere la propiedad del buque, mas no tiene la calidad de naviero, pues no es titular de la empresa marítima o tiene tales finalidades como empresa.
- B) Arrendatario financiero.- Es quien tiene la posesión del buque, y se convierte en el armador.
- C) Vendedor.- Es el proveedor o constructor de quien se adquiere la propiedad del buque, generalmente un astillero o un naviero.

**Luego, en la cláusula 2ª, Período Inicial del Arrendamiento,** se establece el inicio y la duración del período del arrendamiento, los cuales comienzan a la entrega del buque.

**La cláusula 3ª, Renta,** establece la cantidad de la renta a pagar periódicamente y también una cantidad a pagar por adelantado como garantía del cumplimiento de las obligaciones por parte del arrendatario. También se indica la moneda, el método de pago y el lugar en que se deberá realizar.

Aprovecharemos para señalar aquí que la renta a pagar en el arrendamiento financiero del buque debe cubrir los siguientes valores:

- (1) El precio de compra del buque;
- (2) Los intereses generados por la financiación del buque;

- (3) Los gastos administrativos y de otra índole del arrendador; y
- (4) El beneficio del arrendador.<sup>175</sup>

La cuota del arrendamiento financiero se calcula de forma tal, que al cumplirse el período forzoso del contrato, el arrendatario reembolsará el costo que el arrendador invirtió para comprar la propiedad, junto con los intereses generados y los gastos incurridos, y además un beneficio, el cual es el lucro que obtiene por su servicio. Esto es una operación de arrendamiento financiero con amortización completa.

*Por su parte, en la cláusula 4ª, Renovación del Contrato,* se dispone el derecho que tiene el arrendatario para renovar el contrato de arrendamiento financiero, bajo las siguientes condiciones:

- a) La renovación del contrato consistirá de un período de un año de duración, a menos que se estipule lo contrario;
- b) La renta durante el período renovado será menor a la original y deberá ser estipulada en el ítem 8 del Esquema; y
- c) El valor por pérdida estipulado deberá indicarse en el ítem 10 del Esquema.

Aquí hallamos una de las características distintivas de la póliza para el arrendamiento financiero, esta es, que el arrendatario tiene más opciones que la

---

<sup>175</sup> **Ibídem.** p. 27, ver párrafo 68

compra del buque al término del período, siendo una de ellas la renovación del contrato.

**La cláusula 5ª, Entrega del Buque**, establece la obligación que el arrendador tiene de entregar el buque al arrendatario, en el puerto que éste le indique y dentro del tiempo pactado, cuando esté listo por el vendedor.

Si el vendedor no lo tiene listo, el arrendador está obligado a notificar con antelación al arrendatario que el buque no podrá ser entregado dentro de la ventana pactada, debiendo informarle de la fecha en que estima que el vendedor lo tendrá listo para ser entregado. El arrendatario tendrá la opción de resolver el contrato o de aceptar la nueva fecha de entrega.

Sin embargo, si ambas partes no logran establecer un acuerdo para la nueva fecha de entrega, el contrato deberá disolverse y ninguna parte será responsable con la otra por los daños y pérdidas surgidos de tal disolución, siempre que el retraso se deba a causas imputables al vendedor.

Por otra parte, la cláusula señala que se deberá realizar una inspección del buque en el momento de la entrega. En caso de que el arrendatario encuentre defectos o vicios ocultos en el buque, deberá notificar inmediatamente al arrendador para que éste lleve a cabo el procedimiento necesario para remediarlo.

Para ello, se utiliza el certificado de aceptación, el cual es el documento que el arrendatario otorga al arrendador para manifestar la aceptación del buque y el cumplimiento de la obligación principal del arrendador, que es entregar el buque. Si el arrendatario encuentra algún defecto o falla en las condiciones técnicas, certificados, marca de clase, documentación, funcionamiento, estado físico y de navegabilidad, los anota en el certificado.

Una vez recibido el certificado de aceptación, sin ninguna anotación respecto a defectos del buque, representará el cumplimiento total de todas las obligaciones del arrendador en el contrato. En caso de que el buque presente defectos en cuanto a los requerimientos de su clasificación y/o con respecto a las especificaciones del arrendatario, su funcionamiento y documentación; el arrendatario deberá notificar al arrendador inmediatamente de tales defectos y especificarlos en el certificado de aceptación.

Para ello, el arrendador deberá inmediatamente, a partir de la notificación, tomar todos los pasos razonables para rectificar el defecto con el vendedor, con antelación al comienzo del período del arrendamiento. Esto, sin perjuicio de las condiciones establecidas en la cláusula 6 Defectos del Buque, respecto a la responsabilidad por daños sufridos por el arrendatario derivados de tales defectos, que a continuación señalamos.

**La cláusula 6ª, Defectos del Buque**, establece que el arrendador no será responsable por el retraso en la entrega del buque, o por los defectos en el buque, funcionamiento y condiciones de navegabilidad; puesto que el arrendatario negoció con el vendedor directamente y especificó el buque requerido.

Tampoco es responsable por los daños y pérdidas económicas sufridas por el arrendatario, derivadas de tales defectos; pero se compromete a transferirle el derecho de buscar compensación económica ante el vendedor.

En resumen, el arrendador tiene las siguientes obligaciones y responsabilidades respecto a los defectos y retraso en la entrega del buque:

- a) Debe rectificar el defecto con el vendedor, con antelación al comienzo del período de arrendamiento. Tiene, además, el compromiso de transferir al arrendatario, el derecho de buscar compensación económica por el perjuicio derivado del defecto o retraso, ante el vendedor; pero
- b) No es responsable ante el arrendatario por tal perjuicio, entendido como la ganancia económica que dejó de percibir;
- c) No es responsable por el retraso en la entrega del buque.

En ésta cláusula se observa la participación de tres partes en la operación, el arrendador, el arrendatario y el vendedor, con lo que se cumple la

segunda característica distintiva de la póliza para el arrendamiento financiero, que es el hecho de haber tres partes participantes en el mismo.

**La cláusula 7ª, Posesión y Uso del Buque**, establece los límites de navegación y las restricciones comerciales a que está sujeto el buque para su operación y empleo, de acuerdo con las leyes del Estado cuyo pabellón porta. Asimismo, prohíbe al arrendatario y al Capitán imponer gravámenes o contraer créditos sobre el buque, con la excepción de aquellos relativos al salario de la tripulación y recompensas por salvamento.

Aquí cabría recordar los privilegios marítimos de acuerdo con la Convención Internacional sobre las Hipotecas y Privilegios Marítimos de 1993, la que nos dice, son:

- 1) Los créditos y los sueldos debidos al Capitán, los oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre;
- 2) Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- 3) Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;

- 4) Los créditos por derechos de puerto, de canal y otras vías navegables, y por practicaje;
- 5) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o daños materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque; y finalmente
- 6) Los privilegios marítimos anteriores tendrán preferencia sobre las hipotecas marítimas, *mortgages* y gravámenes inscritos.<sup>176</sup>

En caso de que el arrendatario, por cualquier razón, haya contraído créditos distintos al salario de la tripulación y recompensas por salvamento, se nos dice en la cláusula, tendrá 60 días, a partir del día en que los contrajo, para liquidar el gravamen, de lo contrario el arrendador podrá terminar el contrato.

Estos pueden ser por ejemplo, créditos por lesiones o muerte, por derechos de puerto o gastos portuarios o por culpa extracontractual.

---

<sup>176</sup> Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval celebrada en Ginebra el 6 de mayo de 1993. Instrumento de Adhesión de España al Convenio. Madrid, 2004. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. Sin número de página. <http://www.judicatura.com/Legislacion/1713.pdf>

La cláusula obliga al arrendatario a indemnizar al arrendador por los daños que pudiera sufrir como consecuencia de un embargo preventivo del buque a causa de gravámenes y reclamos surgidos por la operación del mismo.

Además, establece que si el buque es vendido por orden judicial o por cualquier autoridad competente mientras esté en arresto, el arrendatario deberá pagar al arrendador el valor estipulado por pérdida del buque.

El concepto del valor estipulado por pérdida del buque, se refiere a la cantidad que se debe pagar por la pérdida total del buque. Ésta cantidad es decreciente para cada año del arrendamiento, de acuerdo con la depreciación del precio del buque en el mercado, y de acuerdo con la cantidad amortizada al arrendador con los pagos del contrato.

*Respecto a la cláusula 8ª, Mantenimiento del Buque*, se dispone la obligación del arrendatario de realizar todas las diligencias para mantener al buque en buen estado, su clasificación y demás certificados en vigencia, así como también llevar a cabo inspecciones y mantenimiento periódico en muelle y en dique seco. Dispone también el derecho que tiene el arrendatario de colocar, modificar o agregar equipo adicional al buque.

**La cláusula 9ª, Cambios al Buque**, dispone que cualquier cambio en la estructura del buque, en sus maquinarias o calderas, que el arrendatario deba o requiera realizar, sea bajo previa aprobación por escrito del arrendador.

**La cláusula 10, Inspección del Buque**, dispone el derecho del arrendador de inspeccionar el buque para asegurarse de que está siendo utilizado apropiadamente. Para tal propósito, el arrendador puede designar a peritos inspectores u ordenar que la inspección sea en dique seco. De encontrarse que el buque necesita reparaciones, éstas serán asumidas por el arrendatario.

Se establece también la obligación del arrendatario de proveer con toda la información sobre incidentes y daños sufridos por el buque al arrendador y permitirle la revisión de los libros de navegación y de combustibles del buque.

**La cláusula 11, Pérdida y Daños al Buque**, impone los remedios que el arrendatario deberá llevar a cabo en caso de daños y pérdida al buque surgidos durante el período del contrato. Para ello se utiliza el concepto del valor por pérdida estipulado del buque, que mencionábamos anteriormente.

Cuando el buque sufra daños, derivados de la operación durante el período, el arrendatario deberá realizar las reparaciones necesarias, el pago de la renta periódica continuará y el contrato seguirá vigente.

Cuando se sufra pérdida del buque, el arrendatario deberá reemplazarlo con un buque en condiciones físicas, funcionales y navegatorias semejantes. El pago de la renta y el contrato continuarán vigentes.

Por otro lado, en caso de que se sufra pérdida total o usurpación de la propiedad del buque, el arrendatario deberá pagar el valor por pérdida estipulado, y solo hasta cumplir con este pago, la renta y el contrato continuarán vigentes.

Aquí encontramos la tercer característica distintiva de la póliza de arrendamiento financiero, que se refiere a la inclusión de la cláusula de asunción de riesgos por parte del arrendatario (*hell or high water clause*), pues se observa la obligación de continuar con el pago de la renta sólo hasta que el arrendador es indemnizado por tal pérdida.

El arrendatario, por tanto, deberá contar con un seguro sobre el buque que le permita responder ante el arrendador y cubrir el valor por pérdida estipulado.

Por este motivo, **la cláusula 12, Seguros**, establece la obligación del arrendatario de contratar los seguros contra riesgos de mar, riesgos de guerra y el seguro de protección e indemnización, así como también seguros del flete,

sobreestadías y defensa. Los seguros contratados deberán ser aprobados por el arrendador.

El procedimiento del seguro será a opción del arrendador, para los siguientes remedios: a) para el pago de las reparaciones; b) para el pago del valor por pérdida estipulado en caso de pérdida total del buque; y c) para el pago de daños a una tercera parte o al arrendatario, causados por un accidente derivado del uso del buque, lo cual llamamos responsabilidad civil.

Se establece también que, si el arrendatario falla en recuperar la indemnización de los aseguradores, no se le dispensará de sus responsabilidades establecidas respecto al mantenimiento, reparaciones o pérdida total del buque. Particularmente en la pérdida total, si ésta se debe a una negligencia del arrendatario o de aquellos por quienes él es responsable, el arrendatario tendrá que pagar lo que el seguro no alcance a cubrir del valor total por pérdida estipulado, de acuerdo con el año que le corresponda.

El concepto del valor por pérdida estipulado del buque fue diseñado para limitar la responsabilidad del arrendatario frente al arrendador, bajo el supuesto de pérdida total. El mismo documento del UNCTC nos señala:

*“(g) The insurance provisions (see article 12), while requiring the lessor [sic, the lessee] to pay all premiums and requiring that the proceeds are payable to the lessor, allows the lessee to require additional insurance covering his own risks (see article 12, para. 9). Moreover, unlike the lease in case No. 1, if the insurance*

*covers the stipulated loss value (expressly set forth in a schedule to the lease), the lessee is released from liability to the lessor (see article 12, para. 7).<sup>177</sup>*

Por ello, decimos que ante la pérdida total del buque, el arrendatario puede limitar su responsabilidad hasta por la cantidad del valor por pérdida estipulado. Una vez cubierto el valor, el arrendatario es liberado de su obligación en el contrato.

Posteriormente tenemos **la cláusula 13, Pago anticipado de la renta**. Ésta contiene también parte de las disposiciones de la asunción de riesgos por parte del arrendatario (*hell or high water*).

En ella se dispone, primero, sobre la obligación que el arrendatario tiene de hacer un pago anticipado como garantía del cumplimiento de sus obligaciones en el contrato. El arrendador tendrá derecho a usar ésta garantía para satisfacer rentas vencidas o atrasadas en los últimos meses del período, así como para rectificar cualquier falla o incumplimiento del arrendatario en el contrato.

---

<sup>177</sup> “(g) Las disposiciones en la cláusula sobre el seguro (ver cláusula 12 del *Standardlease*), aunque obligan al arrendatario a pagar todas las primas y los procedimientos de indemnización al arrendador, permite al arrendatario contratar seguros adicionales para cubrir sus propios riesgos (ver cláusula 12, párrafo 9). Más aún, a diferencia del caso Núm. 1, si el seguro cubre el valor por pérdida estipulado (expresamente indicado en el esquema del contrato), el arrendatario es liberado de la responsabilidad ante el arrendador (ver cláusula 12, párrafo 7).”

En *Analysis of Equipment Leasing Contracts...* **Op. cit.** p. 74, ver inciso (g)

Cuando el arrendador haga uso de esta garantía, el arrendatario deberá reponerla, a petición del arrendador, y la cantidad repuesta será utilizada de la misma forma que la original.

Se dispone también que la renta deberá continuar pagándose por el arrendatario, aún si el buque:

- a) fue objeto de captura o apresamiento;
- b) se extravíe o no se tengan noticias de él;
- c) haya sido objeto de un aviso de abandono;
- d) haya sido objeto de requisa;
- e) haya sido objeto de un embargo preventivo o arresto, por un juez u órgano competente;
- f) aún cuando haya sufrido daños o no se encuentre en condiciones de navegar.

No obstante, cuando los aseguradores indemnicen al arrendador por tal captura, apresamiento o pérdida, el arrendatario dejará de pagar la renta del contrato. Ante este supuesto, debemos notar sin embargo, que la responsabilidad del arrendatario está limitada al valor por pérdida estipulado del buque.

La cláusula confirma la presencia de disposiciones para la asunción de riesgos del arrendatario (*hell or high water clause*), con lo que se cumplen los tres requisitos para que el documento *Standardlease* sea un verdadero formulario para el arrendamiento financiero marítimo.

El término *hell or high water*, proviene de la expresión norteamericana “*I will keep my promise come hell or high water*”, que significa, cumpliré mi promesa así venga el infierno —palabra que hace referencia a los actos de violencia humana como el motín, alboroto, revuelta, guerrilla, revolución, guerra, etc.— o la inundación —palabra que se refiere a cualquier desastre provocado por la naturaleza—. <sup>178</sup> De ahí que tal expresión se convirtiera en nombre de la cláusula del contrato de arrendamiento financiero, el cual tuvo su nacimiento justamente en los Estados Unidos de Norteamérica. <sup>179</sup>

Por otro lado, **la cláusula 14, Incumplimiento**, trata lo relativo a las acciones que el arrendador puede ejercer en contra cuando el arrendatario esté en incumplimiento de sus obligaciones en el contrato. Para ello, el arrendador podrá:

---

<sup>178</sup> Significa al español “a pesar de todas las dificultades”.

**Oxford Advanced Learner’s Dictionary**. Consultado en Internet. Sin número de página. <http://www.oxfordadvancedlearnersdictionary.com/dictionary/hell>; **World Wide Words**. 2010. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. Sin número de página. <http://www.worldwidewords.org/qa/qa-com1.htm>; Una de las primeras fuentes donde se encuentra su uso data de 1939 Wellman, Paul Iselin. *The trampling herd: the story of the cattle range in America*. Ed. J.B. Lippincot. Philadelphia, 1939. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. p. 93 <http://books.google.com.mx>

<sup>179</sup> “El arrendamiento financiero, como nuevo tipo de contrato mercantil, fue ideado en los Estados Unidos a comienzos de 1950, siendo la primera sociedad de arrendamiento financiero la “*United States Leasing Corporation*” constituida en 1952. La compañía tuvo éxito y el arrendamiento financiero se extendió a Europa y Japón”.

En *El arrendamiento financiero de buques ... Op. cit.* p. 13, párrafo 25

- (a) Exigir el monto de la renta total del contrato y los otros costos y gastos inmediatamente debidos y pagables;
- (b) retirar el Buque al arrendatario o exigir su devolución;
- (c) dar por terminado el contrato y exigir al arrendatario indemnización por todos los daños directos e indirectos, incluida la pérdida de ganancias.

Luego tenemos **la cláusula 15, denominada Vencimiento del Período, en el formulario Standardlease**. Ésta dispone el derecho que tiene el arrendador de retirar el buque y dar por terminado el contrato en caso de que el arrendatario sea sujeto a una orden judicial de aprehensión o se encuentre en una situación de bancarrota, disolución o liquidación de su negocio.

**Por su parte, la cláusula 16, Informe de Negocios, etc**, establece la obligación que el arrendatario tiene de informar al arrendador, en el momento en que éste le solicite, respecto a su estado financiero y también sobre el lugar, estado y condición en que se encuentra el buque.

**La cláusula 17, Compra del Buque**, establece la opción que el arrendatario tiene a la conclusión del contrato, que es la de adquirir la propiedad del buque, al precio de compra que se establezca, siempre que esté en cumplimiento de todos sus compromisos.

**La cláusula 18, denominada Devolución del Buque**, establece la obligación del arrendatario de devolver el buque al arrendador, al término del período, o también por vencimiento anticipado, en el puerto que éste último señale, en el buen estado y condiciones en que le fue entregado al inicio del arrendamiento, con el desgaste natural exceptuado.

Después tenemos **la cláusula 19, denominada Salvamento**. Ésta es una cláusula típicamente marítima, en ella se establece lo relativo a los premios y gastos por salvamento, los cuales serán a beneficio y cuenta del arrendatario.

**La cláusula 20, Avería Gruesa**, es otra cláusula marítima, conocida por su denominación en inglés como *general average*, establece que en caso de haber una avería gruesa durante el período de arrendamiento, se procederá conforme a lo dispuesto en las Reglas de York y Amberes (York/Antwerp), la última revisión de las mismas se llevó a cabo en Vancouver en 2004.

El término Avería Gruesa o Común se refiere a todos los daños o gastos extraordinarios ocasionados voluntariamente para salvar la navegación del buque,<sup>180</sup> por ejemplo, la echazón de la carga o daños a ésta o al buque, gastos como pueden ser aquellos realizados en un puerto de refugio, los de asistencia y salvamento o alijo de un buque varado, etc.

---

<sup>180</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra ... **Op. cit.** Sin número de página

También se establece la obligación del arrendatario de asegurarse que los conocimientos de embarque, que expida en su transporte marítimo, estipulen lo relativo a la avería gruesa, así como también de asegurarse que contengan la cláusula Nueva Jason, *New Jason Clause*, y la cláusula de Abordaje Ambos Buques Culpables, *Both to Blame Collision Clause*.

Continuando con **la cláusula 21, Indemnización**, establece la obligación del arrendatario de mantener al arrendador protegido e indemnizarlo de manera efectiva contra reclamos, demandas o cualquier acción que surja, a causa de culpa o negligencia del arrendatario. De igual manera se establece que el arrendatario no deberá denominarse a sí mismo como el propietario del buque.

Por su parte, **la cláusula 22, Transferencia de los Derechos del Arrendador**, dispone que el arrendador puede transferir, empeñar o hipotecar el buque, así como sus derechos en el contrato de arrendamiento o parte de ellos, sin necesitar la previa aprobación del arrendatario.

Debemos advertir que esto no es aceptado en la práctica marítima. El arrendatario debe tener derecho a aprobar y hacer de su conocimiento que el arrendador ha contraído una hipoteca naval sobre el buque. Además, en caso de que el arrendatario decida ejercer la opción de compra, el arrendador deberá entregar el buque libre de gravámenes e hipoteca.

Es común en la práctica, que el arrendador contraiga una hipoteca sobre el buque como apoyo para adquirir la propiedad de éste, para asignarlo después en arrendamiento financiero.

Esta operación tuvo su nacimiento en los Estados Unidos de Norteamérica en donde es llamada *leveraged financial lease*.<sup>181</sup> En la jerga financiera y comercial de nuestro país, esta figura es conocida como *arrendamiento financiero apalancado*, sin embargo consideramos que la traducción correcta al español es arrendamiento financiero apoyado en hipoteca.

Cabe señalar que ésta no es reconocida por nuestro ordenamiento jurídico, pues la LGTOC no se ocupa respecto a la opción que el arrendador tiene para contraer una hipoteca sobre el buque en un arrendamiento financiero y sobre las obligaciones que esto conlleva.

*En cuanto a la cláusula 23, denominada Disposiciones Suplementarias*, se dispone lo relativo a las cláusulas adicionales que las partes contratantes acuerden en agregar.

También incluye disposiciones suplementarias relativas a las cláusulas anteriores, como el derecho del arrendador para registrar sobre el buque una hipoteca a favor de un tercero; los derechos y remedios a los que el arrendador tiene opción, los cuales pueden ser ejercitados colectiva y/o independientemente

---

<sup>181</sup> *Analysis of Equipment Leasing Contracts...* **Op. cit.** p. 7, ver párrafo 22

y/o sucesivamente; las indulgencias o períodos de gracia concedidos por el arrendador, los cuales deberán estar debidamente certificados, así como también los avisos por escrito que deberán hacerse a las direcciones establecidas, entre otras disposiciones más.

Por último, **la cláusula 24, denominada Jurisdicción**, concede la libertad de las partes para acordar y establecer la legislación del país a la que se someterá el buque, y por lo tanto al país en donde se registrará el contrato de arrendamiento financiero del buque. También se establece el tribunal o jurisdicción a la que se someterán las partes en caso de controversia.

### **3.3 LAS CLÁUSULAS DE LA PÓLIZA DE ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN A COMPRA DEL BUQUE. EL BARECON 2001**

Luego de revisar el formulario *Standardlease*, podemos comparar sus cláusulas con aquellas de la póliza *Barecon 2001*. La Conferencia Marítima Internacional del Báltico (BIMCO) introdujo por primera vez la póliza de contrato de un arrendamiento del buque a casco desnudo, *Standard Bareboat Charter Party*, por su nombre en inglés, en 1974.

Éste formulario de contrato, que en el ámbito marítimo es comúnmente conocido por su nombre código *Barecon*, fue publicado en dos versiones, por un

lado, el *BARECON A*, que estaba adecuado para el tipo de arrendamiento a casco desnudo de un buque sin el supuesto de hipoteca marítima; y por otro lado, el *BARECON B*, que fue diseñado para los arrendamientos de buques financiados por una hipoteca marítima.<sup>182</sup>

Para 1989, el Consejo del BIMCO, reunido en Hamburgo, había revisado estas dos versiones para amalgamarlas en un solo formulario de contrato, el *BARECON 89*, que contenía las cláusulas corregidas y mejoradas para el arrendamiento a casco desnudo del buque y las cláusulas alternativas aplicables para un arrendamiento del buque por construirse. Esta versión incluía también la cláusula para el arrendamiento con opción a compra del buque.<sup>183</sup>

Finalmente, el formulario de contrato fue objeto de revisión por última vez en el 2001, resultando la versión perfeccionada del mismo por el Comité Documentario del Consejo, reunido en Copenhagen en noviembre del mismo año, con el nombre código *Barecon 2001*.

### 3.3.1 Contenido de la póliza *Barecon 2001*.

La póliza consiste de cinco partes:

---

<sup>182</sup> The Baltic and International Maritime Council. *BIMCO Bulletin No. 2*, 2002. Sin número de página Consultado en Internet: [https://www.bimco.org/Corporate/Documents/Document\\_samples/Sundry\\_Other\\_Forms/BARECON2001.aspx](https://www.bimco.org/Corporate/Documents/Document_samples/Sundry_Other_Forms/BARECON2001.aspx)

<sup>183</sup> **BIMCO Standard Bareboat Charter “BARECON 1989”**. Publicado por The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Hamburg, 1989. Consultado en Internet: [http://www.infomarine.gr/bulletins/chartering\\_forms/barecon89.pdf](http://www.infomarine.gr/bulletins/chartering_forms/barecon89.pdf)

- (a) La Parte I que contiene un esquema con 45 casillas para llenar detalles del buque arrendado;
- (b) La Parte II titulada Póliza a Casco Desnudo (*Standard Bareboat Charter*), que contiene las cláusulas principales propias de un contrato de arrendamiento a casco desnudo;
- (c) La Parte III titulada Disposiciones para Buques de Nueva Construcción (*Provisions for Newbuilding Vessels*), que es optativa y contiene cláusulas aplicables al arrendamiento a casco desnudo de buques por construir;
- (d) La Parte IV titulada Acuerdo de Arrendamiento con Opción de Compra (*Hire/Purchase Agreement*), la cual es también opcional y contiene, en una sola cláusula, los términos y condiciones aplicables al arrendamiento del buque con opción a compra; y finalmente
- (e) La Parte V, titulada Disposiciones para un Buque a Casco Desnudo con Dimisión de Bandera (*Provisions for Vessels Registered in a Bareboat Charter Registry*), que contiene las disposiciones relativas para el arrendamiento a casco desnudo del buque con dimisión de bandera.<sup>184</sup>

A continuación revisaremos las cláusulas propias del arrendamiento del buque con opción a compra, contenidas en la póliza *Barecon 2001*, confrontándolas cuando sea necesario con las cláusulas correspondientes de la muestra de contrato *Standardlease*. Las cláusulas son las siguientes:

---

<sup>184</sup> BIMCO Standard Bareboat Charter 2001... **Op. cit.** snp.

Parte II, para el arrendamiento a casco desnudo, consta de

1. Definiciones.
2. Período del Contrato de Arrendamiento.
3. Entrega.
4. Período de Entrega.
5. Cancelación del Contrato.
6. Restricciones Comerciales.
7. Inspecciones a la Entrega y a la Devolución del Buque.
8. Inspección.
9. Inventario, Combustibles y Provisiones.
10. Mantenimiento y Operación.
11. Renta.
12. Hipoteca Marítima.
13. Seguro y Reparaciones.
14. Seguros, Reparaciones y Clasificación (Opcional).
15. Devolución.
16. Prohibición de Gravámenes.
17. Indemnización.
18. Retenciones.
19. Salvamento.
20. Remoción de Restos Náufragos.
21. Avería Gruesa.

22. Asignación, Subarriendo y Venta.
23. Contratos de Transporte.
24. Garantía Bancaria.
25. Requisa.
26. Guerra.
27. Comisión.
28. Terminación.
29. Recuperación de la Posesión del Buque.
30. Resolución de Controversias.
31. Avisos.

Luego, la Parte III para el arrendamiento de un buque que está por construirse, tiene las siguientes

1. Especificaciones y Contrato de Construcción.
2. Fecha y Lugar de la Entrega.
3. Trabajos de Garantía.
4. Nombre del Buque.
5. Inspección del Buque a la Devolución.

Posteriormente, la Parte IV para el arrendamiento del buque con opción a compra, tiene una sola cláusula

## 1. Acuerdo de Arrendamiento con Opción a Compra.

Por último la parte V para el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, se compone de

1. Definiciones.
2. Hipoteca Marítima.
3. Terminación del Arrendamiento por Incumplimiento.

El contenido de las cláusulas es el siguiente. **En la cláusula 1ª denominada Definiciones, de la póliza Barecon**, se designan a las partes contratantes, que son el arrendador del buque, denominado con el término de Propietarios (*Owners*); y el arrendatario del buque, denominado como Armadores (*Bareboat charterers*).

También se designa el instrumento financiero, en caso de haberlo, que puede ser una hipoteca marítima. Igualmente se señala y se describe al buque, objeto del contrato.

Continuando con **la cláusula 2ª denominada Período del Contrato de Arrendamiento**, se estipula la duración del contrato de arrendamiento. Se establece también la obligación principal del arrendador de ceder el buque y la obligación del arrendatario de tomarlo en arrendamiento.

**La cláusula 3ª Entrega**, establece la obligación del arrendador que es ceder el buque en condiciones de navegabilidad y preparado en todo aspecto en su maquinaria y casco, con la documentación de conformidad con el Estado del pabellón que portará, en la fecha, puerto y atracadero establecido.

A diferencia del formulario *Standardlease*, aquí el arrendador tiene la obligación de ejercer la debida diligencia para poner el buque en perfecto estado de navegabilidad y listo en cada aspecto de casco, maquinaria y equipo. Esta es una obligación propia en el arrendamiento a casco desnudo. Esta cláusula no se aplica cuando se utiliza la Parte III de la póliza

Dispone también lo relativo a los defectos latentes y hace responsable al arrendador por el costo de las reparaciones, pero aclara que no será responsable por el tiempo que se tome para efectuarlas, con lo cual, las pérdidas incurridas en el tiempo que duren las reparaciones serán asumidas por el arrendatario.

Luego, **la cláusula 4ª, Período de Entrega**, se establece el período dentro del cual debe ser entregado el buque. El arrendador deberá dar noticia al arrendatario respecto de la fecha en que el buque estará listo para entregarse. Esta cláusula no se aplica cuando se utiliza la Parte III de la póliza.

**La cláusula 5ª denominada Cancelación del Contrato**, dispone el derecho que tiene el arrendatario para “cancelar” el contrato en caso de que el buque no llegue a ser entregado dentro del período establecido para la entrega. Esta cláusula tampoco es aplicable cuando la Parte III de la póliza se utiliza.

**La cláusula 6ª, Restricciones Comerciales, de la póliza Barecon**, establece los límites de navegación que las partes acuerden y las restricciones comerciales respecto a cualquier negocio para el que sea empleado el buque. El arrendatario se obliga a no emplear el buque en negocios o comercio ilícitos.

**La cláusula 7ª, Inspecciones a la Entrega y a la Devolución del Buque**, dispone el derecho que tienen las partes para llevar a cabo las respectivas inspecciones del buque a la entrega y a su devolución, para lo cual, podrán designar a inspectores. Esta cláusula no es aplicable cuando se utiliza la Parte III de la póliza.

El arrendador deberá asumir los costos de la inspección y el tiempo perdido por todas las inspecciones realizadas dentro del período de arrendamiento (*on-hire*), mientras que el arrendatario deberá asumir los costos y el tiempo de las inspecciones realizadas fuera del período de arrendamiento (*off-hire*).

Con respecto a **la cláusula 8ª, Inspección**, se concede el derecho del arrendador para inspeccionar el buque durante el período del arrendamiento, mediante un aviso previo, cuando éste lo requiera, ya sea para asegurarse de que el buque está siendo empleado como se acordó y de que está llevándose a cabo el mantenimiento apropiado; o también cuando requiera efectuar una inspección para determinar la condición y el valor del buque por una razón comercial, por ejemplo, una posible venta del buque a un comprador potencial.

**La cláusula 9ª, Inventario, Combustibles y Provisiones**, dispone todo lo relativo a los sobrantes de combustible y provisiones al momento de la entrega y devolución, así como también, del inventario de todo el equipo de cubierta y partes separadas del buque.

**En la cláusula 10, denominada Mantenimiento y Operación**, se establece la obligación del arrendatario de darle mantenimiento adecuado al buque y a su maquinaria, dar mantenimiento en dique seco periódicamente, avituallarlo y proporcionarle combustible, mantener su marca de clase actualizada con su respectiva sociedad de clasificación y demás documentos y certificados vigentes.

Se dispone, por otro lado, el derecho que tiene el arrendatario de hacer uso del buque, pintarlo y portar la insignia de su empresa, así como a emplear todos los accesorios y equipo que se encuentren a bordo del buque. En caso de

requerirse, el arrendatario podrá hacer cambios estructurales al buque y hacer cambios en el equipo, siempre que se tenga la aprobación previa del arrendador.

Además, se establece la obligación del arrendatario de contar con un seguro de responsabilidad financiera, de manera que pueda responder a los reclamos de terceros por daños surgidos de la operación del buque, este es conocido como el seguro de responsabilidad civil en nuestro país.

Continuando con **la cláusula 11, denominada Renta, de la póliza Barecon**, se establece la cantidad periódica de renta a pagar, la cual deberá hacerse puntual y continuamente, pues cualquier retardo implica el cobro de intereses.

Aquí debemos mencionar que la renta consiste de una cantidad o valor a tanto alzado, en vez de determinarla a razón de un tanto mensual por tonelada de peso muerto, el cual, fue utilizado en las pólizas *Barecon* hasta la publicación del *Barecon* 89.<sup>185</sup> En el caso del arrendamiento a casco desnudo, esta cantidad se compone de:

- (1) El valor por el uso del buque.
- (2) El beneficio del arrendador.

---

<sup>185</sup> García Pita y Lastres. José Luis. **Arrendamientos de Buques y Derecho Marítimo**. Ed. Tirant lo blanch. Valencia, 2006. p. 329

Otra disposición importante que debemos señalar es que en caso de que el buque llegue a perderse o no se sepa de él, la cláusula indica que la renta dejará de pagarse desde el momento en que fue extraviado o se supo de él por última vez.

Esta disposición es distinta a la cláusula de asunción de riesgos del arrendatario (*hell or high water*), propia del contrato de arrendamiento financiero y que en el formulario *Standardlease* encontramos en sus cláusulas 11 y 13, pues el pago de la renta y el contrato continúan vigentes, en caso de que el buque se pierda, obligándose a cubrirlo el arrendatario, hasta que el seguro indemnice al arrendador.

**Posteriormente la cláusula 12, Hipoteca Marítima**, se ocupa de la opción que tienen las partes contratantes para contraer una hipoteca sobre el buque. Contempla dos casos en cada opción, que deberán aplicarse y nulificarse, según sea el caso.

El primero es aquel en el cual, el arrendador tiene derecho a contraer una hipoteca sobre el buque durante el arrendamiento, con el consentimiento previo y por escrito del arrendatario. Esta es la opción (a), la cual, en caso de aplicarse, nulificará a la opción (b).

Mientras que el segundo caso, es aquel en el cual, el arrendador contrajo una hipoteca sobre el buque desde el inicio del contrato, como financiamiento para llevar a cabo el arrendamiento, y el arrendatario se obliga a cumplir con todas las disposiciones y condiciones en el contrato de hipoteca marítima establecida por los acreedores hipotecarios. Esta es la opción (b), que de aplicarse, nulificara la opción (a) en la póliza.

Actualmente, la mayoría de los buques, en particular los de recién construcción, son adquiridos mediante instrumentos financieros. Es una práctica general que las instituciones bancarias requieran a los arrendatarios su firma en el instrumento financiero y tengan conocimiento de sus términos. Cuando se tiene una hipoteca naval sobre el buque, hay una relación estrecha entre el arrendador, el arrendatario y los acreedores hipotecarios concerniente al uso y operación, mantenimiento, reparaciones y seguros.

*Por su parte, en **la cláusula 13, Seguro y Reparaciones**, se establece la obligación del arrendatario de contratar el seguro contra riesgos de mar, riesgos de guerra y el seguro de protección e indemnización, y deberá estar aprobado a satisfacción del arrendador. Tales seguros deberán ser contratados de manera que cubran los intereses respectivos del arrendador y arrendatario, así como de los acreedores hipotecarios en caso de haberlos.*

Establece también la responsabilidad del arrendatario de efectuar todas las reparaciones cubiertas por el seguro, así como asumir los costos de aquellas no cubiertas, sin que éstas excedan los deducibles provistos por los seguros.

La cláusula establece por otra parte que, en caso de que el buque se declare pérdida total, real, constructiva, comprometida o acordada bajo los términos del seguro, la indemnización se pagará al arrendador, quien la distribuirá con el arrendatario de acuerdo con sus respectivos intereses.

A diferencia del formulario *Standardlease*, la póliza *Barecon* no dispone sobre la asunción del arrendatario por la pérdida total del buque. Esta diferencia nos parece fundamental, pues se demuestra que el *Barecon* no contempla la cláusula *hell or high water*.

Luego tenemos **la cláusula 14, denominada Seguros, Reparaciones y Clasificación, de la póliza Barecon**, la cual es una cláusula opcional y puede ser utilizada para arrendamientos con períodos de corta duración. En caso de ser elegida, la cláusula 13 será anulada en la póliza.

La cláusula contempla las mismas disposiciones que la anterior, con la diferencia de que la responsabilidad de contratar y mantener los seguros contra riesgos de mar y riesgos de guerra es por parte del arrendador. Sin embargo, la

obligación de contratar el seguro de protección e indemnización es del arrendatario.

Esta cláusula está pensada para el caso en que el arrendamiento se pacte por un período corto, por ejemplo, de cuatro a seis meses. De acuerdo con la Conferencia Marítima Internacional del Báltico, la cláusula fue elaborada particularmente para el arrendamiento de buques de pasajeros, como cruceros que solo operan en temporadas vacacionales.

*Posteriormente, la cláusula 15, Devolución,* establece la obligación del arrendatario de devolver el buque en la fecha pactada y no permitir que realice un viaje más que no pueda terminar a tiempo para cumplir con la fecha de devolución. Es también obligación del arrendatario devolver el buque en el mismo estado y condición en que fue entregado, con el desgaste natural exceptuado.

*La cláusula 16, Prohibición de Gravámenes,* establece la prohibición al arrendatario para contraer gravámenes sobre el buque que puedan tener prioridad sobre el título o los intereses del arrendador.

*La cláusula 17. Indemnización,* dispone la obligación del arrendatario de indemnizar al arrendador contra cualquier reclamo, embargo o arresto surgido por la operación del buque.

Si existen reclamos contra el arrendatario sobre gravámenes en el buque, éste debe mantener indemnizado al arrendador por pérdidas sufridas, daños o gastos incurridos por él. Si existen reclamos contra el arrendador sobre gravámenes en el buque durante el período, éste debe mantener indemnizado al arrendatario por pérdidas sufridas, daños o gastos incurridos por él.

Después, **la cláusula 18. Retenciones**, dispone lo relativo a los derechos de retención que las partes tienen para ejercer en contra de la otra. El arrendador tiene derecho a gravámenes sobre el cargamento, subarriendo o subflete que pertenezcan al arrendatario, mientras que el arrendatario tiene derecho a gravámenes sobre el buque por todos los pagos hechos por adelantado y no obtenidos.

**La cláusula 19, Salvamento**, dispone el derecho del arrendatario de cobrar todas las recompensas por salvamento y su obligación para efectuar todos los pagos relativos al salvamento.

**La cláusula 20, Remoción de Restos Náufragos**, establece la obligación del arrendatario para indemnizar al arrendador en caso de que el buque se convierta en naufragio u obstrucción para la navegación.

**La cláusula 21, Avería Gruesa**, dispone todo lo relativo a los procedimientos en caso de avería gruesa. Sin embargo, se aclara que el arrendador no contribuirá a la avería gruesa.

Por su parte, **la cláusula 22. Asignación, Subarriendo y Venta**, dispone el derecho del arrendatario de subarrendar el buque siempre que sea con el consentimiento expreso y previo del arrendador. También establece el derecho que tiene el arrendador de vender el buque durante el período de arrendamiento, pero con la condición de que, además de ser con el consentimiento previo del arrendatario, el comprador acepte mantener el buque en el contrato de arrendamiento durante el período que reste.

Debemos señalar que ésta cláusula es exclusiva para el arrendamiento a casco desnudo y no opera de la misma manera para el arrendamiento con opción a compra. Si las partes contratantes del arrendamiento con opción de compra acuerdan por la venta del buque a una tercera parte, se llegaría a un vencimiento anticipado del contrato, dado que no se cumpliría con el objeto del mismo, que es la adquisición de la propiedad del buque mediante arrendamiento, de acuerdo con el principio *emptio tollit locatum*.<sup>186</sup> Esto podemos observarlo como una práctica muy común en el negocio marítimo, aunque la póliza *Barecon* no hace mención sobre éste aspecto.

---

<sup>186</sup> Rodríguez Carrión, Carlón Sánchez, Zabaleta Sarasúa y González Rodríguez en García Pita y Lastres, José Luis. **Op. cit.** p. 913; Gabaldón García y Ruiz Soroa. **Op. cit.** p. 466

Así por ejemplo, tenemos la empresa naviera sueca de buque tanques *Frontline Ltd.*, que en el 2010 reportó el retiro de su buque **Golden River**, el cual tenía bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento. El retiro se hizo por razón de mutuo acuerdo con el arrendador, que era *Ship Finance*, de acuerdo con lo siguiente:

*"In March 2010, Frontline agreed with Ship Finance to terminate the long term charter party for the single hull VLCC [very large crude carrier] Golden River. Ship Finance simultaneously sold the vessel to an unrelated third party. The termination of the charter took place on April 2010 and Ship Finance has made a compensation payment to Frontline of approximately \$2.9 million for the early termination of the charter[...]."*<sup>187</sup>

En la práctica, el arrendador paga una compensación al arrendatario por el vencimiento anticipado derivado de venta del buque. Este supuesto también opera para el contrato de arrendamiento financiero del buque.

***Pasando a la cláusula 23, denominada Contratos de Transporte,*** dispone la obligación del arrendatario de incluir, en todos los contratos de cargamento o conocimientos de embarque que expida, la cláusula Paramount o en su defecto que incorporen las reglas de La Haya-Wisby. También deberán contener las cláusulas Nueva Jason y de Abordaje Ambos Buques Culpables.

---

<sup>187</sup> "En marzo del 2010, la empresa *Frontline* acordó con la empresa *Ship Finance* la terminación de la póliza de arrendamiento a largo plazo del buque de casco sencillo VLCC [Buque Petrolero Mayor] **Golden River**. *Ship Finance*, simultáneamente vendió el buque a una tercera parte. La terminación de la póliza sucedió en abril del 2010 y *Ship Finance* pagó una compensación a *Frontline* de aproximadamente \$2.9 millones por el vencimiento anticipado de la póliza."

En *Frontline FRO-Second Quarter and Six Months 2010 Results. Press release from Frontline Ltd. 27.08.2010*. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. Sin número de página. [http://www.frontline.bm/IR/press\\_releases/1440902.shtml](http://www.frontline.bm/IR/press_releases/1440902.shtml)

Con respecto a **la cláusula 24, Garantía Bancaria, de la póliza Barecon**, se dispone lo relativo al pago de una garantía de primera clase por parte del arrendatario para asegurar el cumplimiento de sus compromisos durante todo el período del arrendamiento. Ésta cláusula es opcional y las partes contratantes podrán acordar en ello.

Luego, **la cláusula 25, Requisa**, dispone lo relativo a los procedimientos en caso de que ocurra una requisa para arrendamiento o una requisa para adquisición del título de propiedad del buque arrendado.

En caso de requisa para arrendamiento, el contrato continuará vigente y el arrendatario seguirá pagando la renta hasta la fecha en que el contrato hubiere terminado. Sin embargo, el arrendador reembolsará al arrendatario por el período del arrendamiento que transcurrió sin emplear el buque. Por otra parte, en caso de requisa para adquisición del buque, el contrato terminará y el arrendatario no tendrá ninguna responsabilidad para continuar con el pago de la renta.

**La cláusula 26, Guerra**, dispone todo lo concerniente a los riesgos de guerra que el buque o las partes puedan sufrir durante el período de arrendamiento. Aquí se establecen todos los actos incluidos dentro del concepto de guerra bajo la definición del seguro de Lloyds, con el fin de determinar qué se deberá considerar dentro del término de riesgos de guerra.

Se establece a su vez, la obligación que tiene el arrendatario para cumplir con las órdenes o recomendaciones del asegurador, del gobierno, o de cualquier órgano supranacional respecto a la seguridad en caso de guerra, sin que esto represente una falta contractual en el arrendamiento.

*Respecto a la cláusula 27, denominada Comisión, de la póliza Barecon*, se refiere a la comisión que cobra el corredor o corredores del buque, es decir, el servicio de corretaje marítimo, denominado en inglés como *shipbroker*. Para ello, está establecido que el arrendador se hace responsable de pagar ésta comisión, de acuerdo a un porcentaje de la renta total del arrendamiento y deberá cubrir los gastos del corredor y sus honorarios.

En caso de que el contrato se “*cancele*”, o se frustre a causa del incumplimiento por cualquiera de las partes, el arrendador indemnizará al corredor por la pérdida de su comisión.

*Después tenemos la cláusula 28, Terminación*, la cual señala aquellos supuestos en el contrato que son motivo de terminación.

El contrato se termina por incumplimiento del arrendatario de sus compromisos respecto al pago de la renta; respecto a la operación, restricciones

comerciales y límites de navegación; y respecto al seguro, mantenimiento y reparaciones del buque.

Por otra parte el contrato se termina por incumplimiento del arrendador respecto a la obligación de garantizar al arrendatario la posesión y uso del buque, esto es, cuando el arrendatario sea privado del uso del buque por acreedores del arrendador.

También, cualquiera de las partes contratantes tiene derecho a terminar el contrato en caso de que la otra parte se declare en bancarrota o en disolución de empresa.

Finalmente, el contrato de arrendamiento se termina cuando el buque sea declarado por los aseguradores como pérdida total, sea real, constructiva, comprometida o acordada. En caso de que no se llegue a un acuerdo con los aseguradores, el contrato terminará cuando un tribunal competente dicte la pérdida total constructiva.

Esta disposición discrepa sustancialmente de la cláusula 11 Pérdida y Daños al Buque del formulario *Standardlease*, ya que en éste último se establece que ante el supuesto de pérdida total, el contrato terminará solo hasta que los aseguradores indemnicen al arrendador por tal pérdida o en su defecto el arrendatario pague el valor por pérdida estipulado. Es importante señalar que,

para Salgado, tal diferencia es un aspecto leonino del formulario de contrato *Standardlease*.<sup>188</sup>

Más adelante, **la cláusula 29 denominada Recuperación de la Posesión del Buque**, establece los procedimientos para la devolución del buque por parte del arrendatario. Hasta que un representante del arrendador aborde el buque con objeto de tomar posesión de él, el arrendatario deberá cuidar al buque fungiendo como depositario de la fortuna de mar para el arrendador, sin que implique algún costo para éste.

Luego, **la cláusula 30, denominada Resolución de Controversias**, establece lo relativo a la solución de controversias y los procedimientos para someter las disputas a los tribunales competentes. También se establecen los procedimientos aplicables para recurrir al arbitraje y la mediación.

Las partes contratantes pueden optar por someter el contrato a las leyes e interpretación de la Ley inglesa, para lo cual el contrato deberá ser referido al arbitraje en Londres de acuerdo con la Acta de Arbitraje de 1996 y conducido por la Asociación Marítima de Árbitros de Londres (LMAA); o pueden acordar someter el contrato a la interpretación del Título 9 del Código de los Estados Unidos y a la Ley Marítima de los Estados Unidos, y conducidos los procedimientos por la Sociedad de Arbitraje Marítimo, Inc.

---

<sup>188</sup> Entrevista personal al Doctor José Salgado sobre el Arrendamiento Financiero como un contrato leonino. Snp.

También pueden acordar mutuamente en someter el contrato a las leyes de cualquier otro país, y acordar en referir las disputas y controversias a cualquier arbitraje mutuamente elegido.

Una vez comenzado el arbitraje, las partes pueden acordar por someter la disputa a la mediación, para lo cual, el procedimiento de arbitraje continuará y el tribunal podrá tomar en consideración los acuerdos a los que se llegue en la mediación.

El proceso de mediación será sin perjuicio y confidencial, de manera que la información revelada y documentos abiertos durante el procedimiento no serán compartidos con el tribunal de arbitraje, con la excepción de que sean abiertos por ley y procedimiento que rija el arbitraje.

*Por último, la cláusula 31, denominada Avisos, de la póliza Barecon,* se dispone que las notificaciones o avisos pueden ser enviadas por fax, telex, correo registrado o mediante servicio personal. Para lo cual, deberán ser enviadas a las direcciones que se establezcan en la casilla correspondiente para ambas partes contratantes.

Podemos señalar respecto a esta última cláusula, que es importante para las partes estipular en el contrato la autenticación y legitimidad de un aviso o

notificación, ya que la precisión y puntualidad de la comunicación en los negocios marítimos es esencial. Por ejemplo, cuando se requiera avisar la oportunidad para el arrendatario de la renovación del contrato a una renta mas baja, o cuando se envíe un aviso de terminación del contrato.

Continuamos ahora con las cláusulas correspondientes a una póliza a casco desnudo del buque por construirse, las cuales están ubicadas en la Parte III optativa de la póliza *Barecon*, titulada ***Disposiciones a aplicarse para buques de nueva construcción solamente.***

*Primero tenemos la cláusula 1ª de la Parte III de la póliza Barecon, denominada Especificaciones y Contrato de Construcción.* Ésta cláusula establece que el buque se construirá de acuerdo a lo especificado por el arrendatario y a lo establecido en el contrato de construcción, celebrado entre el arrendador y el constructor. También se dispone el derecho que tiene el arrendatario de supervisar la construcción del buque en el astillero, para asegurarse a sí mismo de que se lleve acabo de acuerdo con las especificaciones.

Igualmente, se establece que el arrendador no es responsable por los defectos del buque en su estructura, especificaciones o funcionamiento. No obstante, en caso de haber un defecto manifestado durante el primer año del arrendamiento, es obligación del arrendador buscar remedio o compensación del

constructor por las reparaciones hechas al buque, siempre que estos reclamos sean válidos.

En esta cláusula observamos que aparecen tres participantes, el arrendatario, el arrendador y el constructor, pues está diseñada para el supuesto que el buque será apenas construido. Podría decirse que en éste aspecto, el formulario *Barecon* se parece al formulario *Standardlease*, pues se están contemplando tres partes participantes en la operación, pero la póliza *Barecon* es diseñada para una póliza a casco desnudo, y el formulario en su totalidad, no contempla todos los aspectos para un contrato de arrendamiento financiero.

**Luego, la cláusula 2ª de la Parte III de la póliza Barecon, denominada Fecha y Lugar de la Entrega,** se establece el lugar y la fecha en que el buque será entregado al arrendatario, después de sus respectivas pruebas en el astillero. Se establece además que, en caso de que el constructor ejercite su derecho a no entregar el buque, o el arrendador ejercite su derecho de no aceptar recibir el buque del constructor, el arrendador dará aviso al arrendatario para que éste elija entre terminar el contrato o consultar qué medidas desea tomar, según sea el caso.

**Después, la cláusula 3ª de la Parte III, denominada Trabajos de Garantía,** dispone lo relativo a los trabajos de reparación del buque garantizados en el contrato de construcción, para el caso en que se encuentren defectos. La

renta continuará pagándose mientras estos trabajos de garantía se lleven a cabo y el buque no pueda ser usado.

**La cláusula 4ª de la Parte III, Nombre del Buque**, otorga el derecho a ambas partes contratantes para elegir el nombre del buque que ellas acuerden.

Finalmente, **la cláusula 5ª de la Parte III, denominada Inspección del Buque a la Devolución**, dispone el derecho de las partes contratantes para designar cada quien a un inspector que determine la condición del buque al momento de la devolución, en éste caso el arrendatario es quien soportará los gastos de ésta inspección.

Pasamos ahora al contrato de arrendamiento con opción a compra, en la Parte IV optativa de la póliza Barecon, denominada **Acuerdo de Arrendamiento con Opción a Compra**, que contiene una sola cláusula, en la que se establece la opción del arrendatario para adquirir la propiedad del buque.

La misma dispone que al término del contrato, estando el arrendatario en cumplimiento total de sus obligaciones y compromisos del contrato el arrendatario podrá adquirir la propiedad del buque, al realizar el último pago de la renta y se denominará comprador; de la misma forma, el arrendador, denominado ahora como vendedor, deberá garantizar a la compra del buque que esté libre de todo gravamen o hipoteca naval.

Aquí la renta del arrendamiento podemos decir que se compone de los siguientes valores:

- (1) El valor de propiedad del buque; y
- (2) El valor por uso del buque.
- (3) El beneficio del arrendador.

Por último tenemos las cláusulas relativas a un arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, en la Parte V optativa, titulada ***Disposiciones para un Buque a Casco Desnudo con Dimisión de Bandera***, que contiene tres cláusulas.

La primera es **1. Definiciones**, la cual define el concepto de Registro del Buque a casco desnudo (*Bareboat Registry*), que se refiere al registro del Estado cuyo pabellón portará el buque y en el cual el arrendatario está registrado para operar como el armador del buque.

Define también el concepto de Registro Dimitido o Subyacente (*Underlying Registry*), que se refiere al registro original del buque que será dimitido, y a cuya jurisdicción se revertirá al término del contrato de arrendamiento a casco desnudo.

La segunda cláusula es **2. Hipoteca Marítima**, establece que el buque arrendado es financiado mediante una hipoteca y las disposiciones de la cláusula 12 (b) Hipoteca Marítima de la Parte II serán aplicadas.

Por último la cláusula **3. Terminación del Arrendamiento por Incumplimiento**, se refiere al derecho del arrendatario a terminar el contrato cuando el arrendador incumpla con los pagos de la hipoteca.

Éstas son todas las cláusulas que contiene la póliza *Barecon*, la cual está especializada para el arrendamiento del buque a casco desnudo, para el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, para el arrendamiento de un buque por construir y para el arrendamiento del buque con opción a compra.

## **CONCLUSIONES**

Podemos afirmar que las características distintivas del contrato de arrendamiento financiero marítimo son tres, sustancialmente. La primera es que hay tres partes participantes, el arrendatario, el arrendador y el constructor; siendo solo dos partes contratantes. La segunda es la existencia de la cláusula de asunción de riesgos o *hell or high water*, que es especial para el arrendamiento financiero. Y la tercera es que la opción al final del contrato para

el arrendatario va más allá de la compra del buque, pues también puede optar por renovar el contrato a una renta más baja o vender el buque a un tercero.

Luego entonces, podemos distinguir al contrato de arrendamiento financiero marítimo del contrato de arrendamiento con opción a compra del buque.

Finalmente debemos señalar que no es apropiado utilizar el formulario de contrato Barecon, para llevar a cabo un contrato de arrendamiento financiero, ya que carece de las cláusulas sustanciales que hemos señalado.

Una vez estudiados los formularios tipo para ambos contratos y sus características especiales, podemos abordar la naturaleza jurídica del nuestro contrato objeto de estudio, en el siguiente capítulo.

**CAPÍTULO IV. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO**

#### 4.1. GENERALIDADES

Para explicar la naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero marítimo, confrontamos las principales tesis que intentan describirla, a saber, la tesis del contrato mixto, la tesis del contrato crediticio y la tesis del contrato autónomo.

Posteriormente, para entender los aspectos lesivos del contrato, nos apoyamos en la teoría general de los contratos y las obligaciones, la cual brinda nociones y conceptos claves como el justo equilibrio de las prestaciones y el enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa.

Finalmente, revisamos el tema de la figura del *leasing* en el Derecho inglés, señalando la discrepancia jurídica que hay con la del arrendamiento financiero, con el propósito de demostrar el error en que se incurre al asimilarse ambos términos.

Este error se acentúa en la práctica marítima, cuando se pretende llevar a cabo un arrendamiento financiero del buque a través de una póliza propia para un *leasing*, como puede ser el *Barecon*, el cual está diseñado y basado en el Derecho inglés.

## 4.2. EL CONTRATO. ASPECTOS LESIVOS Y ENRIQUECIMIENTO INJUSTIFICADO EN LAS OBLIGACIONES.

El estudio de los contratos de utilización del buque requiere enfocar nuestra atención y cuidados, no hacia las pólizas internacionales, sino hacia los contratos mismos, entendidos como el conjunto de obligaciones que nacen del negocio marítimo.

Por ello debemos definir lo que se entiende por contrato, así como sus efectos y sus elementos que lo distinguen de la póliza.

### 4.2.1. Definición de contrato.

Hemos de definir primero lo que se entiende jurídicamente por contrato. De acuerdo con la Enciclopedia Jurídica Mexicana, la definición que se nos da es:

*“1 (Del latín contractus, derivado a su vez del verbo contrahere, reunir, lograr, concertar). Es un acto jurídico bilateral que se constituye por el acuerdo de voluntades de dos o más personas y que produce ciertas consecuencias jurídicas (creación o transmisión de derechos y obligaciones) debido al reconocimiento de una norma de derecho. Sin embargo, tiene doble naturaleza pues también presenta el carácter de una norma jurídica especializada.”<sup>189</sup>*

---

<sup>189</sup> **Enciclopedia Jurídica Mexicana. Tomo III.** Editorial Porrúa- Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. México, 2002. p. 551

Este acuerdo de voluntades comprende la libertad y la plena conciencia que las partes deben tener, así como la autonomía para estipular en el contrato a lo que se obligan a dar, hacer o no hacer y correlativamente a exigir de la otra parte, nos explica Galindo Garfias.<sup>190</sup>

Para que el ejercicio de la libertad y autonomía contractual sea eficaz, las obligaciones deben ser legítimas; esto es, que requieren estar dentro de lo permitido por el ordenamiento jurídico —está permitido estipular lo que jurídicamente no está prohibido—. <sup>191</sup>

Este principio está expresado en dos preceptos legales del Código Civil Federal, el artículo 1796, que obliga a las partes al cumplimiento de lo expresamente pactado y también a las consecuencias jurídicas que son conforme a la buena fe, al uso y a la ley;<sup>192</sup> y el artículo 1839, que faculta a los contratantes a renunciar a las cláusulas esenciales del contrato en los casos y términos que permita la ley.<sup>193</sup>

---

<sup>190</sup> Galindo Garfias, Ignacio. **Teoría General de los Contratos**. Ed. Porrúa S.A. México, 1996. p. 450

<sup>191</sup> **Ibíd.** pp. 445 y 446

<sup>192</sup> “Art. 1796.- Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan, obligan a los contratantes no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino que también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.”

**Código Civil Federal**. Diario Oficial de la Federación en cuatro partes 26 de mayo, 14 de julio y 31 de agosto de 1928. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 1928. p. 168 <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2.pdf>

<sup>193</sup> “Art. 1839.- Los contratantes pueden poner las cláusulas que crean convenientes; pero las que se refieran a requisitos esenciales del contrato o sean consecuencia de su naturaleza ordinaria, se tendrán por puestos aunque no se expresen, a no ser que las segundas sean renunciadas en los casos y términos permitidos por la Ley.”

Código Civil Federal... **Op. cit.** p. 172

El concepto de contrato tiene doble naturaleza, por una parte es el acto jurídico, y por otra es la norma jurídica creada a la que las partes contratantes se obligan.<sup>194</sup> Por tanto, cuando nos referimos a un contrato, lo entendemos como:

- a) El acto jurídico en que los contratantes pactan su voluntad y en cuyo momento de celebración crean el contrato; y
- b) La norma jurídica que es creada y a la que están obligados, conforme a los principios de la buena fe y el uso, así como a lo estipulado por la Ley.

De las acepciones anteriores, debemos aclarar que por contrato nos referimos al acuerdo de voluntades de los contratantes, y no al documento escrito:

*"[...] el contrato no es el documento, sino el acuerdo de voluntades; el 'papel' es solo un medio de prueba [...]."*<sup>195</sup>

El contrato, es el instrumento jurídico por el que las partes contratantes acuerdan su voluntad, independientemente de que pueda ser escrito o verbal. El contrato genera la norma o el conjunto de normas de carácter obligatorio entre las partes que expresan su voluntad, esta es su función. Cuando el contrato se

---

<sup>194</sup> García Castillo Tonatiuh. "Reflexiones en torno a la teoría general del contrato". **Revista de Derecho Privado, Nueva Época, año VII, núm. 21-22, septiembre de 2008-abril de 2009**. UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. p. 7; Simental Franco, Víctor Amaury. "Contratos. Consideraciones en Torno a su Definición." **Revista de Derecho Privado, Nueva Época, año VII, núm 21-22, septiembre de 2008-abril de 2009**. UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. p. 112

<sup>195</sup> Azúa Reyes. Sergio T. **Teoría General de las Obligaciones**. 5ª Ed. Porrúa. México, 2007. p. 49

perfecciona y reviste la forma escrita, se utiliza la póliza como el documento que lo contiene y prueba su existencia.

#### 4.2.2. Elementos constitutivos del contrato y sus efectos.

Por efectos del contrato entendemos la creación y transmisión de obligaciones y derechos que adquieren coercibilidad entre las partes contratantes.<sup>196</sup>

Por elementos del contrato nos referimos a la obligación, el objeto y la causa. La obligación la define Borja Soriano de la siguiente manera:

*“Obligación es la relación jurídica entre dos personas en virtud de la cual una de ellas, llamada deudor, queda sujeta para con otra, llamada acreedor, a una prestación o a una abstención de carácter patrimonial que el acreedor exige al deudor”.*<sup>197</sup>

Luego, consideramos a la obligación como un vínculo jurídico que surge del contrato y que adquiere coercibilidad.

El objeto del contrato es precisamente la creación del vínculo obligatorio, es decir, la creación de obligaciones.<sup>198</sup> Mientras que el objeto indirecto del contrato es la prestación debida que conforma la obligación.<sup>199</sup>

---

<sup>196</sup> Galindo Garfias, Ignacio. Teoría general de los contratos... **Op. cit.** p. 262

<sup>197</sup> Borja Soriano, Manuel. **Teoría General de las Obligaciones.** 19ª Ed. Porrúa. México, 2004. p. 71

<sup>198</sup> Galindo Garfias, Ignacio. Teoría general de los contratos... **Op. cit.** p. 142

<sup>199</sup> **Idem.**

La causa del contrato se distingue de la causa del objeto, pues la primera da razón al por qué se ha celebrado, en tanto que la segunda, explica por qué el deudor debe ejecutar lo que debe.<sup>200</sup>

Se tienen entonces dos conceptos de causa, la que corresponde al contrato y la que corresponde a la obligación. Así nos explica Galindo Garfias:

1. La causa del negocio jurídico, que consiste en el efecto de cierto tipo de negocio jurídico; y
2. La causa de la obligación, que consiste en la relación jurídica que nace del negocio. Esta tiene tres connotaciones:
  - a. La contraprestación a cambio de un desplazamiento patrimonial.
  - b. La interdependencia en las obligaciones simultáneas.
  - c. El fin o motivo que ha tenido en cuenta el autor del negocio jurídico para contraer una obligación.<sup>201</sup>

La causa del contrato siempre tendrá un motivo. Por ello cuando hablemos de la ausencia de la causa, nos referimos a la causa de la obligación. Ésta puede definirse como la no existencia de la fuente generadora de la relación jurídica.<sup>202</sup>

---

<sup>200</sup> **Ibídem.** p. 158

<sup>201</sup> **Ibídem.** p. 174

<sup>202</sup> **Ibídem.** pp. 165 y 167

En otras palabras, la ausencia de la causa es la falta de una razón jurídica que justifique la prestación debida a cambio del cumplimiento de la contraprestación que origina.

#### 4.2.3. Frustración del contrato.

Cuando los efectos del contrato no se llevan a cabo, por alguna razón jurídica o de hecho, nos encontramos ante un contrato ineficaz. Son causas de ineficacia del contrato por frustración del fin: a) la rescisión; b) la resolución; c) la revocación; d) el mutuo disenso; e) la condición resolutoria o pacto comisorio; f) la alteración de las circunstancias de contratación *rebus sic santibus*; y g) la pérdida o la destrucción de la cosa —teoría del riesgo del contrato—. <sup>203</sup>

Cabe señalar que la ineficacia del contrato no significa invalidez, ya que ésta se da en el momento de la celebración del acto jurídico por ser inexistente o nulo. <sup>204</sup>

La causa de frustración de la que nos ocuparemos, es la pérdida o destrucción de la cosa. Ésta nos remite a la teoría del riesgo, la cual nos habla de que, en los contratos que no sean traslativos de propiedad, el riesgo será

---

<sup>203</sup> **Ibídem.** p. 422

<sup>204</sup> **Ibídem.** p. 420

siempre de cuenta del acreedor, a menos que intervenga culpa o negligencia de la otra parte. Esto de acuerdo con el artículo 2024 del Código Civil Federal.<sup>205</sup>

El acreedor es el dueño de la cosa. La otra parte, al no recibir la prestación que implica la existencia de la cosa, quedará descargado de la obligación que originalmente tenía.<sup>206</sup>

En el arrendamiento civil, de acuerdo al artículo 2431 del Código, el arrendatario quedará libre de pagar la renta, si por caso fortuito o fuerza mayor se impide totalmente al arrendatario el uso de la cosa arrendada, y no se causará renta mientras dure el impedimento.<sup>207</sup>

En el arrendamiento financiero, no obstante, el riesgo es a cargo del arrendatario, en virtud del artículo 414 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito:

*“Artículo 414.- Salvo pacto en contrario, son a riesgo del arrendatario:*

*[...]*

*II. La pérdida parcial o total de los bienes, aunque ésta se realice por causa de fuerza mayor o caso fortuito; y*

*III. En general, todos los riesgos, pérdidas, robos, destrucción o daños que sufrieren los bienes dados en arrendamiento financiero”.*<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> Azúa Reyes, Sergio. T. Teoría general de las obligaciones ... **Op. cit.** p. 295

<sup>206</sup> **Idem.**

<sup>207</sup> Código Civil Federal... **Op. cit.** p. 223

<sup>208</sup> **Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 27 de agosto de 1932. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2012. p. 74. Disponible en Internet, en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/145.pdf>

Salvo pacto en contrario, el arrendatario debe ocuparse del riesgo de pérdida del bien. Por lo que podemos decir que la Ley es flexible, aunque cierta corriente doctrinal se muestra estricta respecto a este punto.

Así, León Tovar y de la Cuesta Route afirman que la asunción del riesgo por parte del arrendatario es característica esencial del arrendamiento financiero, por lo que liberarlo del pago de la renta desnaturaliza al contrato.<sup>209</sup>

De distinta opinión es Arce Gargollo, quien nos dice que la obligación de pagar la renta persiste, a menos que se pacte lo contrario.<sup>210</sup>

Ahora bien, cómo debemos definir al caso fortuito y la fuerza mayor. Se entiende por caso fortuito o fuerza mayor todo acontecimiento de la naturaleza o del hombre, imprevisible o previsible pero inevitable, que impide el cumplimiento de las obligaciones.<sup>211</sup>

Al analizar la definición, observamos que la condición debe cumplir cuatro requisitos, primero, que sea un acontecimiento de la naturaleza —inundaciones, terremoto, epidemias, tormentas— o un hecho del hombre —guerra, motín, huelgas—. <sup>212</sup>

---

<sup>209</sup> Cuesta Route (de la) y Leon Tovar, en Leon Tovar, Soyla H. **El Arrendamiento Financiero (leasing) en el Derecho Mexicano. Una opción para el desarrollo.** UNAM. México, 1989. p. 71

<sup>210</sup> Arce Gargollo, Javier. **Contratos Mercantiles Atípicos.** 14ª Ed. Porrúa. México, 2010. p. 230

<sup>211</sup> Azúa Reyes, Sergio T. Teoría general de las obligaciones... **Op. cit.** p. 280

<sup>212</sup> **Ibíd.** p. 281

En segundo lugar, debe ser un acontecimiento imprevisible, o previsible pero inevitable, de tal manera que queda fuera del alcance del obligado controlar la situación para poder cumplir la obligación.<sup>213</sup>

En tercer lugar, se requiere que el impedimento para cumplir la obligación sea de carácter general, o particular si la obligación es personal.<sup>214</sup>

Por último, se requiere que el impedimento sea insuperable, es decir, que la obligación no se pueda cumplir definitivamente por ser superior al límite de diligencia que el deudor está obligado a observar en el contrato.<sup>215</sup>

Sin embargo, ante caso fortuito o de fuerza mayor, también hay excepciones, las cuales son señaladas por el artículo 2111 del Código Civil Federal. El caso fortuito no exime responsabilidad cuando:

1. El obligado ha dado causa o contribuido a él;
2. El obligado ha aceptado expresamente esa responsabilidad;
3. La ley le impone al obligado.<sup>216</sup>

---

<sup>213</sup> **Idem.**

<sup>214</sup> **Ibidem.** p. 282

<sup>215</sup> **Idem.**

<sup>216</sup> Código Civil Federal ... **Op. cit.** p. 197

En el primer punto a que se refiere el artículo anterior, en realidad lo que existe es una conducta ilícita y posiblemente delictuosa, por lo que su autor estará obligado a responder de ella.<sup>217</sup>

En el segundo punto, el individuo tendrá la facultad para contratar los términos convenientes, por lo que un pacto en este sentido no es violatorio de normas ni de buenas costumbres, y la ley no tiene por qué desconocerlo.<sup>218</sup>

El tercer punto se explica por sí mismo.<sup>219</sup>

#### 4.2.4. El principio de buena fe en el contrato mercantil.

Nos ocupa ahora precisar lo que se entiende por buena fe en el contrato mercantil. No existe un ordenamiento jurídico que defina el concepto de buena fe en los contratos.

No obstante, Adame Goddard ofrece una detallada explicación de este principio, a partir de dos documentos jurídicos del Derecho Internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías y los Principios sobre los Contratos Internacionales de la UNIDROIT:

---

<sup>217</sup> Azúa Reyes, Sergio T. Teoría de las obligaciones generales... **Op. cit.** p. 283

<sup>218</sup> **Idem.**

<sup>219</sup> **Idem.**

*“Atendiendo a los artículos de sendos instrumentos, que en opinión de los autores reflejan el principio de la buena fe, se puede colegir su contenido: es el deber de las partes de un contrato de conducirse verazmente (al menos sin dolo), de comportarse lealmente de modo de colaborar para que la otra parte alcance las expectativas que tenía al hacer el contrato (lo que implica colaborar para que sufra los menores daños posibles), y mantener un equilibrio equitativo en las prestaciones contractuales. Es un deber de conducta que puede reducirse a lo siguiente: ausencia de dolo, lealtad recíproca y equilibrio en las prestaciones.”<sup>220</sup>*

La buena fe contractual consiste de estas tres características, 1) ausencia del dolo, 2) lealtad recíproca, y 3) equilibrio en las prestaciones.

El equilibrio de las prestaciones contractuales, se refiere a la relación de correspondencia que existe en los contratos onerosos. En las prestaciones recíprocas de las partes, debe haber por razones de equidad, una proporción de justa equivalencia, de ponderado equilibrio entre lo que se da y lo que se recibe.<sup>221</sup>

En todo negocio jurídico, cada parte busca obtener un lucro; no obstante esta finalidad, debe guardar una justa proporción entre el sacrificio que por el contrato resiente y el beneficio que por el mismo recibe. El equilibrio de las prestaciones contractuales tiene un sentido de razonable y ponderada correspondencia que deben guardar las relaciones recíprocas.<sup>222</sup>

---

<sup>220</sup> Adame Goddard, Jorge. “El principio de buena fe en los contratos internacionales” en Adame Goddard, Jorge [coordinador]. **Derecho Privado. Memoria del Congreso Internacional de Culturas y Sistemas Jurídicos Comparados**. UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 2005. p. 324

<sup>221</sup> Galindo Garfias, Ignacio. **Op. cit.** p. 339

<sup>222</sup> **Idem.**

La justa correspondencia debe estar presente en todo acto y nómina jurídica que tenga como fin cualquier negocio mercantil encauzado dentro del marco del Derecho. Galindo Garfias señala lo siguiente:

*“Evidentemente, repugna el Derecho y la equidad toda pretensión de servirse de él, para la explotación de quienes en él intervienen en situación de notoria desventaja, frente al otro contratante. Por ello se exige que en los contratos onerosos debe haber un justo equilibrio entre lo que se da y lo que se recibe a cambio.”<sup>223</sup>*

Por ello, las partes deben exigir estipulaciones en términos y condiciones de justo equilibrio, acorde con el principio de buena fe en el contrato.

El precepto legal que defiende la equidad en los contratos es el artículo 17 del Código Civil Federal:

*“Artículo 17.- Cuando alguno, explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otro; obtiene un lucro excesivo que sea evidentemente desproporcionado a lo que él por su parte se obliga, el perjudicado tiene derecho a elegir entre pedir la nulidad del contrato o la reducción equitativa de su obligación, más el pago de los correspondientes daños y perjuicios.*

*El derecho concedido en éste artículo dura un año.”<sup>224</sup>*

El precepto anterior está basado en la buena fe contractual y pretende reestablecer el equilibrio de las prestaciones impidiendo el abuso de la libertad contractual, por una de las partes en perjuicio de la otra.<sup>225</sup> Lo contrario lleva a la

---

<sup>223</sup> **Idem.**

<sup>224</sup> Código Civil Federal... **Op. cit.** p. 3

<sup>225</sup> Galindo Garfias, Ignacio. *“La lesión en los contratos: un análisis comparativo”* en Aut. Varios. **Estudios en homenaje al doctor Héctor Fix-Zamudio en sus treinta años como investigador de las Ciencias Jurídicas. Tomo II.** UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1988. p. 1011

creación de pactos lesivos o “leoninos”, como es el caso del arrendamiento financiero en México.

#### 4.2.5. Los pactos lesivos o “leoninos”.

Llamamos pacto lesivo a la relación jurídica desproporcionada de las prestaciones y que produce un daño o menoscabo en perjuicio de una de las partes contratantes. Estos pactos solo pueden tener lugar en los contratos bilaterales y onerosos, en los cuales los provechos y gravámenes han de ser recíprocos.<sup>226</sup>

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 del Código Civil para el Distrito Federal, nos dice Galindo Garfias, los elementos del pacto lesivo en nuestro derecho son:

- a) En un contrato conmutativo una de las partes debe obtener una ganancia desproporcionada, mediante la explotación del otro contratante.
- b) La explotación debe realizarse, valiéndose de la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de aquel con quien contrata el explotador.
- c) El explotador debe obtener un lucro excesivo, desproporcionado, a lo que él por su parte se obliga.<sup>227</sup>

---

<sup>226</sup> Galindo Garfías, Ignacio. Teoría general de los contratos... **Op. cit.** p. 337

<sup>227</sup> Galindo Garfías, Ignacio. La lesión en los contratos... **Op. cit.** p. 1013

Resulta excesivo hablar de “suma” ignorancia, “notoria” inexperiencia o “extrema” miseria, pues acudiendo al espíritu de este precepto y su interpretación, basta con que haya ignorancia, inexperiencia o abuso de la necesidad de quien contrata.<sup>228</sup>

En resumen, es necesario que una parte quiera explotar la situación del otro, por lo que se deduce que si el ganancioso no procede con la intención de explotar, el contrato no será nulo por lesión.<sup>229</sup>

Cuando se sufra la lesión contractual, el artículo 17 del Código Civil ofrece al perjudicado dos opciones:

1. Pedir la nulidad<sup>230</sup> del contrato; y
2. Pedir la reducción equitativa de su obligación, mas el pago de los correspondientes daños y perjuicios.

Por lo que atañe a la primera opción, la nulidad ataca al contrato en el acto jurídico, no en su ejecución, por lo que la demanda del perjudicado deberá hacerse antes de que el contrato se ejecute.

---

<sup>228</sup> Azúa Reyes, Sergio T. Teoría general de las obligaciones... **Op. cit.** p. 100

<sup>229</sup> **Idem.**

<sup>230</sup> Al respecto nos señala Galindo Garfias que el texto del artículo 17 de dicho Código, conforme a su redacción original (1928) establecía con la debida propiedad técnica, que la lesión daba al perjudicado acción para demandar la “rescisión” del contrato o una reducción equitativa de la prestación a su cargo. Sin embargo por una reforma desacertada, por decreto en el D.O.F. del 27 de diciembre de 1983, el legislador, contra los antecedentes históricos y doctrinales, cambió la palabra rescisión por el vocablo “nulidad”. Ver Galindo Garfias, Ignacio. Teoría general de los contratos... **Op. cit.** pp. 422 y 423

En cuanto a la segunda opción, el contrato será ineficaz y el juez decretará una reducción equitativa de la obligación, de manera que al desaparecer ese desequilibrio, nada impide que el negocio adquiera eficacia.<sup>231</sup>

#### 4.2.6. El enriquecimiento injustificado.

De distinto tratamiento es el problema del enriquecimiento ilegítimo o injustificado, que tiene que ver con la ausencia de la causa. Llamamos enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa cuando no existe la fuente generadora de la obligación que justifique el desplazamiento patrimonial que se ha producido o pretende producirse. Es decir, cuando una de las partes exige a la otra el cumplimiento de la obligación sin que él a su vez cumpla lo que le incumbe.<sup>232</sup>

Así lo definía el maestro Rojina Villegas:

*“El enriquecimiento sin causa significa que no existe fuente a la cual podría imputarse el aumento patrimonial.”<sup>233</sup>*

Podemos referirnos entonces, al enriquecimiento injustificado por ausencia de causa, a aquel que se produce o pretende producirse sin que exista una razón jurídica que justifique el pago como contraprestación.

---

<sup>231</sup> **Ibídem.** pp. 350 y 351

<sup>232</sup> **Ibídem.** p. 166

<sup>233</sup> Rafael Rojina Villegas, en Azúa Reyes, Sergio T. Teoría general de las obligaciones... **Op. cit.** 168

Nos advierte Galindo Garfias que la ausencia de la causa se da en relación con la ejecución de una determinada prestación, no fundada en virtud de la interdependencia de las prestaciones que debe existir en los contratos sinalagmáticos. De ahí que se distinga de la falsa causa y de la causa ilícita.<sup>234</sup>

La falsa causa es cuando hay error y vicio de la voluntad en la obligación, e invalida el contrato en el acto jurídico, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 1813 del Código Civil.<sup>235</sup>

Mientras que la causa ilícita es cuando el fin o motivo de la voluntad es contrario a las leyes de orden público y a las buenas costumbres, y es referida en el artículo 1831 de dicho Código.<sup>236</sup>

El problema del enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa es resuelto por los artículos 1882 y 1883 del Código Civil Federal:

*“Artículo 1882.- El que sin causa se enriquece en detrimento de otro, está obligado a indemnizarlo de su empobrecimiento en la medida que él se ha enriquecido.”<sup>237</sup>*

---

<sup>234</sup> Galindo Garfias, Ignacio. Teoría general de los contratos... **Op. cit.** p. 166

<sup>235</sup> **Idem.**

<sup>236</sup> **Idem.**

<sup>237</sup> Código Civil Federal... **Op. cit.** pp. 175 y 176

Por tanto, cuando exista enriquecimiento injustificado por ausencia de la causa en un contrato bilateral, quien se beneficia, está obligado a indemnizar a la otra parte, en la proporción en que ésta haya sido afectada.

Por su parte, Rafael de Pina observa que la expresión “enriquecimiento sin causa” resulta excesiva ya que denota un enriquecimiento exagerado, hacerse rico o adinerado, lo cual no es necesario para que se cumpla el precepto jurídico mencionado. En cambio, basta el simple desplazamiento de valores, sin justificación, de un patrimonio a otro. Por ello sugiere cambiar el concepto por la expresión “beneficio ilegítimo”.<sup>238</sup>

#### **4.3 EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

Tomando como base la teoría general de los contratos, corresponde ahora revisar la definición del contrato de arrendamiento financiero, y explicar su naturaleza jurídica.

##### **4.3.1 Definición del Contrato de Arrendamiento Financiero.**

Arce Gargollo define al contrato de la siguiente manera:

---

<sup>238</sup> Rafael de Pina Vara en Azúa Reyes, Sergio T. Teoría general de las obligaciones... **Op. cit.** p. 167

*“El arrendamiento financiero puede definirse como el contrato por el que la arrendadora financiera se obliga a adquirir un bien y a conceder su uso a la arrendataria, quien se obliga a pagar un precio, determinado o determinable, en pagos periódicos durante un plazo forzoso a ambas partes, a la llegada del cual, o anticipadamente, la arrendataria deberá ejercitar la opción para adquirir el bien, prorrogar el contrato o participar en la venta del bien a un tercero.”<sup>239</sup>*

De su definición, podemos resaltar que el contrato es a un plazo forzoso para ambas partes.

Por otra parte, la definición que nos brinda la Enciclopedia Jurídica Mexicana es la misma que aparece en el artículo 25 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito:

*“Por virtud del contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contra prestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convenga, una cantidad de dinero determinada o determinable, que cubre el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y adoptar al vencimiento del contrato algunas de las opciones terminales a que se refiere el art. 27 de esta Ley.”<sup>240</sup>*

De ésta definición, se desprende que la contraprestación, hecha en pagos parciales, debe cubrir el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras, que se refieren a los intereses que genera; y los demás accesorios, entendidos estos últimos como los gastos administrativos del arrendador hechos a partir de la adquisición de la propiedad.

---

<sup>239</sup> Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** p. 209

<sup>240</sup> Enciclopedia Jurídica Mexicana. Tomo II... **Op. cit.** p. 357

La definición que utilizaremos, sin embargo, es aquella que nos da el artículo 408 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, la cual rige al contrato de arrendamiento financiero a partir de su reforma publicada en el Diario Oficial el 18 de julio del 2006.

Ésta es similar a la definición de la Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito, aunque cambia el término arrendadora financiera por el de arrendador y agrega el término de arrendatario:

*“Por virtud del contrato de arrendamiento financiero, el arrendador se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, al arrendatario, quien podrá ser persona física o moral, obligándose este último a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios que se estipulen, y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales a que se refiere el artículo 410 de esta Ley.”<sup>241</sup>*

De la anterior definición, podemos afirmar los siguientes puntos:

El contrato es financiero porque el arrendador, mediante la aportación de su capital, adquiere la propiedad del bien.

El contrato es de arrendamiento, puesto que el bien cuyo título de propiedad se obligó a adquirir, lo cede para su uso y goce temporal.

---

<sup>241</sup> Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito... **Op. cit.** p. 72

El contrato es a plazo forzoso, generalmente a diez años, durante los cuales están obligadas las partes contratantes al cumplimiento de sus compromisos.

Es un contrato cuya contraprestación, la cual está obligado el arrendatario a pagar, es determinable o determinada, por lo que las partes conocen desde el principio el valor total del contrato.

Además, la contraprestación debe cubrir el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras, y los demás accesorios, como pueden ser los gastos administrativos, los gastos de transportación, los impuestos por importación, etc., así como también, el beneficio del arrendador.

Al vencimiento del contrato, es decir, cuando se cumpla el período forzoso, el arrendatario tiene derecho a adoptar una de las opciones terminales, que de acuerdo con el artículo 410 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, son:

- I. La compra de los bienes a un precio inferior a su valor de adquisición, el cual quedará fijado en el contrato;
- II. Prorrogar el plazo para continuar con el uso o goce temporal, pagando una renta inferior a los pagos que se venían haciendo, y

- III. A participar con el arrendador en el precio de la venta de los bienes a un tercero, en las proporciones y términos que se convengan en el contrato.<sup>242</sup>

#### 4.3.2 Características jurídicas del Contrato de Arrendamiento Financiero.

El contrato de arrendamiento financiero se puede catalogar de la siguiente manera:

Es un contrato TÍPICO, pues se trata de un contrato regulado por nuestro Derecho a partir de diciembre de 1981, estableciéndose los derechos y obligaciones de las partes en el negocio. Anterior a ello era atípico y como tal se efectuaba dentro del marco de la autonomía de la voluntad y la libertad contractual.<sup>243</sup>

Es NOMINADO, pues además de estar regulado, tiene un nombre: “Arrendamiento Financiero”.<sup>244</sup>

Es BILATERAL O SINLAGMÁTICO, pues a pesar de que en la operación se incluyen tres partes participantes, en el negocio jurídico solo hay dos partes contratantes que se obligan recíprocamente.<sup>245</sup>

---

<sup>242</sup> Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito... **Op. cit.** p. 73

<sup>243</sup> Leon Tovar, Soyla H. El arrendamiento financiero... **Op. cit.** p. 41

<sup>244</sup> **Ídem.**

<sup>245</sup> Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** p. 211

Es FORMAL, porque en el Derecho mexicano, el contrato de arrendamiento financiero debe pactarse por escrito y ratificarse ante notario público, inscribiéndose en el Registro Público de Comercio a solicitud de los contratantes.<sup>246</sup>

Es CONSENSUAL, porque basta el consentimiento de las partes, conforme a los requisitos que la Ley establece para su validez.<sup>247</sup>

Es ONEROSO porque se estipulan provechos y gravámenes recíprocos.<sup>248</sup>

En casi todos los casos será CONMUTATIVO porque las prestaciones a cargo de las partes, son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar el beneficio o la pérdida que éste les cause.<sup>249</sup>

Solo es ALEATORIO si el precio con las tasas de interés pactadas tienen importantes variaciones con relación a las tasas del mercado durante la vigencia del contrato y esto pueda significar una ganancia para una parte y pérdida para la otra.<sup>250</sup>

---

<sup>246</sup> **Ídem.**

<sup>247</sup> León Tovar, Soyla H. El arrendamiento financiero... **Op. cit.** p. 43

<sup>248</sup> Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** p. 208

<sup>249</sup> **Ídem.**

<sup>250</sup> **Ídem.**

Es de TRACTO SUCESIVO Y DE LARGO PLAZO, pues su ejecución solo es posible con el transcurso de cierto tiempo.<sup>251</sup>

Es TRASLATIVO DE USO O GOCE, porque el arrendatario adquiere el uso o goce del bien a cambio de un precio.<sup>252</sup>

Es de ADHESIÓN, en la generalidad de los casos. La arrendadora financiera impone las condiciones y la arrendataria decide si acepta o no al contrato en su conjunto.<sup>253</sup>

#### 4.3.3 Naturaleza Jurídica del Contrato de Arrendamiento Financiero.

En el campo doctrinal, nos encontramos frente a varias tesis que tratan de explicar la naturaleza del contrato, aunque Arce Gargollo nos dice, esta cuestión ha perdido cierto interés en el Derecho mexicano a raíz de su regulación.<sup>254</sup>

Así por ejemplo tenemos, de entre las que consideramos principales, la tesis del contrato mixto, la tesis del contrato de crédito y las tesis del contrato autónomo, aunque también existen otras, ya superadas, como la del préstamo, el mandato, el arrendamiento con opción a compra, etc.

---

<sup>251</sup> León Tovar, Soyla H. El arrendamiento financiero... **Op. cit.** p. 44

<sup>252</sup> **Ídem.**

<sup>253</sup> Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** p. 211

<sup>254</sup> **Ibídem.** p. 247

Primeramente, podemos señalar al mexicano Fernando A. Vázquez Pando, quien antes de que los legisladores mexicanos convirtieran como típico a este contrato, trató de explicar su naturaleza jurídica como una compraventa en abonos.<sup>255</sup>

También tenemos a Sánchez Medal, quien lo considera como arrendamiento-venta, pues afirma que es una venta bajo la forma de arrendamiento financiero, nombre genérico y confuso que encubre muy diferentes figuras contractuales.<sup>256</sup>

Posterior a estas tempranas interpretaciones, surgió la tesis del contrato mixto. Ésta explica al arrendamiento financiero como un contrato formado por un arrendamiento y por una promesa futura de compraventa. Así Díaz Bravo expresa su opinión:

*“El Arrendamiento Financiero es un contrato mixto, formado por un arrendamiento y una promesa unilateral de venta por parte del arrendador [...] las figuras principales del bastidor contractual llamado leasing coinciden, una por una, con las del arrendamiento y la promesa unilateral de venta, puesto que ‘las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una, a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar por ese uso o goce un precio cierto’ (art. 2398, C.Civ.) y, además, el arrendador, en forma unilateral, asume contractualmente la obligación de celebrar un futuro contrato de compraventa (arts. 2243 y 2244).”<sup>257</sup>*

---

<sup>255</sup> Vazquez Pando, Fernando “En torno al arrendamiento financiero” en **Revista de Investigaciones Jurídicas número 4**, México, 1980. p. 263

<sup>256</sup> Sanchez Medal, Ramón en Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** p. 248

<sup>257</sup> Díaz Bravo, Arturo. **Títulos y Operaciones de Crédito**. Iure Editores SA de CV. México, 2006. p. 365

Dentro de esta tesis se insertan, además del citado autor, el mexicano Omar Olvera de Luna, los autores españoles Francisco Rico Pérez, Rafael Illezcas Ortiz, Manuel Broseta Pont, Antonio Cabanillas Sánchez, el uruguayo Saúl Perez Idiartegaray, el argentino Rodolfo Páez, los franceses Jean-Marie Lepoup, Serge Rolin y los italianos Giovanni Gabrielli y Mario Giovanoli.<sup>258</sup>

Contraria a la anterior, surgiría la tesis del contrato de crédito, la cual interpreta la naturaleza del arrendamiento financiero como una nueva institución de crédito y afirma que no puede encasillarse dentro del marco legal del arrendamiento simple, ya que no se permiten pactar obligaciones como la transmisión del riesgo de la cosa. León Tovar afirmar que este contrato:

*“[...] constituye un negocio jurídico de naturaleza crediticia, una técnica de financiamiento aplicado tanto a la adquisición de bienes de equipo como la construcción de bienes inmuebles [...] se trata de un nuevo instituto [...] que ha ido más allá de los viejos modelos jurídicos; posición que por cierto compartimos, pese a que muchos juristas se resisten a admitir que estamos frente a un nuevo negocio jurídico y, por el contrario, busquen afanosa y desesperadamente encuadrarlo dentro de dichos moldes, o*

---

<sup>258</sup> Olvera de Luna, Omar. **Contratos Mercantiles**. Ed. Porrúa. México, 1982. p. 180; Rico Perez, Francisco. **Uso y disfrute de bienes ajenos con opción a compra. La contratación por leasing en España**. Reus. Madrid, 1974. pp. 32 y 36; Illezcas Ortiz, Rafael, “*El leasing: aproximación a los problemas causados por un nuevo contrato*”. **Revista del Derecho Mercantil**, Madrid Ene-Mar, 1971. p. 114; Broseta Pont, Manuel. **Manual de Derecho Mercantil**. 9ª Ed Tecnos. Madrid, 1991. p. 456; Cabanillas Sanchez, Antonio, “*La Naturaleza del leasing o arrendamiento financiero y el control de las condiciones generales*”. **Anuario de Derecho Civil. Tomo XXXV, vol. 35, fasc. I**, Madrid, enero-febrero de 1982. pp. 59 y 62; Perez Idiartegaray, Saúl, “*Algunas consideraciones sobre el leasing financiero mobiliario*”, **Revista de Derecho Comercial y de la Empresa**. Uruguay, núms. 27-28 julio-diciembre de 1983. p. 182; Paez, Rodolfo, “*Compra o leasing. ¿Cuál es la opción?*” Curso B: Operatividad Naviera (Conferencia). **Programa Latinoamericano de Captación Económica del Transporte Marítimo [Operatividad Naviera]** Curso Impartido del 23 de junio al 4 de julio de 1986. Buenos Aires, 1986. p. 2; Lepoup, Jean-Marie, “*Commentaires de jugement du Tribunal de Commerce de la Rochelle du 26 juin 1964*”, **Juris Classeur Periodique, la Semaine Juridique**, París, 1965. Jurisprudencia núm. 1481bis; Rolin, Serge. **El Leasing** (traducción de Tomás Perez Ruiz). Ed. Pirámide. Madrid, 1974. p. 104; Gabrielli, Giovanni. “*Sulla funzione del leasing*”, en **Rivista del Diritto Civile**, Padova, año XXV, núm. 4, 2ª parte, julio-agosto de 1979. p. 455; Giovanoli, Mario. **Le crédito-bail (leasing) en Europe, développement et natur juridique**. Ed. Librairies Techniques. París, 1980. pp. 223-269

*cuando más consideren que se trata de una figura sui generis, cuando en realidad el A.F. es un nuevo contrato [...], un negocio jurídico unitario y no la yuxtaposición de varios negocios.*<sup>259</sup>

En esta tesis se sitúan también autores como los españoles Manuel Guardiola Amorós, José María de la Cuesta Route, Fernando Sánchez Calero y el argentino Eduardo Guillermo Cogorno.<sup>260</sup>

La tercera es la tesis del contrato autónomo, la cual sostiene que la finalidad del arrendamiento financiero no es solo la transmisión de la propiedad del bien, sino la cesión de su uso. Por ello, no puede calificarse como arrendamiento con opción a compra, venta a plazos o crédito.

Tal es la posición del maritimista Gabaldón García, quien nos da una excelente cátedra sobre la naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero del buque:

*“A la vista de las anteriores y singulares características no puede extrañar que la naturaleza jurídica del leasing haya sido discutida en doctrina y que hayan sido varias las soluciones propuestas. Por ceñirnos a las mas significativas, se han defendido la de la compraventa y la del arrendamiento con opción a compra (también se ha hablado de mandato, préstamo, etc.). Sin embargo, y vistos los flancos débiles que, en mayor medida, presentan cada una de dichas tesis, parece que últimamente prevalece la consideración del arrendamiento financiero como un contrato autónomo, complejo y atípico [así lo es en España], postura por la que asimismo parece inclinarse la jurisprudencia.*

---

<sup>259</sup> Leon Tovar, Soyla H. El Arrendamiento Financiero... **Op. cit.** p. 173

<sup>260</sup> Amorós Guardiola, Manuel. “El leasing inmobiliario y su inscripción registral.” **Revista Crítica de Derecho Inmobiliario, año LXI, núm. 569.** Madrid, julio-agosto de 1985. p. 898; Cuesta Route, Jose M. de la. “Reflexiones en torno al leasing”, **Revista de Derecho Mercantil, núm. 118,** Madrid, octubre-diciembre de 1970. p. 542; Sánchez Calero, Fernando. **Instituciones de Derecho Mercantil.** 15ª Ed. Revista de Derecho Privado. Madrid, 1991. p. 453; Cogorno, Eduardo Guillermo. **Teoría y técnica de los nuevos contratos comerciales.** Ed. Merú. Buenos Aires, 1979. pp. 47 a 56

*En efecto, hay que tomar en cuenta que la causa del contrato no es, sin más, la transmisión de la propiedad del buque (que puede faltar si no se ejercita la opción de la compra), sino la cesión de su uso al arrendatario para que lleve a cabo su explotación. Por eso mismo no puede calificarse de venta a plazos o crédito. Pero tampoco puede ser asimilado al arrendamiento con opción de compra, puesto que las obligaciones de las partes no son las propias de aquel contrato.*<sup>261</sup>

En vista de que, la causa del contrato es la cesión del uso, y no la transmisión de la propiedad, la naturaleza del contrato de arrendamiento financiero no puede explicarse como un contrato mixto ni como un contrato de crédito, sino como un contrato autónomo.

Consideramos al contrato como autónomo y complejo, distinto de los demás tipos de arrendamientos, clasificándolo como una subespecie más del contrato de arrendamiento.

En ésta misma línea se insertan autores como Ruiz Soroa, José Salgado —quien lo inserta como una subespecie del contrato de arrendamiento, distinto al resto de los demás tipos de arrendamiento—, y el mercantilista mexicano Vázquez del Mercado.<sup>262</sup>

Finalmente, la Suprema Corte de Justicia emitió la tesis que considera al contrato, como uno de naturaleza jurídica mercantil:

---

<sup>261</sup> Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, J. M. **Op. cit.** p. 470

<sup>262</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “*Los Medios de Adquisición de los Buques*”. **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo**. Edición. del Autor. México, 2011. p.462 ; Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, J. M. *Manual de Derecho ... Op. cit.* p. 470; Vázquez del Mercado, Oscar. *Contratos Mercantiles... Op. cit.* p. 536

*“Arrendamiento financiero. Es un contrato de naturaleza mercantil. El arrendamiento financiero aunque es una operación compleja puesto que participa de las notas características de una operación de crédito, del arrendamiento y de la compraventa, o sea que se compone de elementos diversos, debe considerarse como un contrato mercantil, dado que es claro el propósito de lucro que persigue el arrendador quien obtiene rendimientos del capital que invierte en el financiamiento, lo que hace que tenga las características del acto mercantil a que alude el artículo 75, fracciones I, II, V, VII y XIII del Código de Comercio; por ende, es diferente del arrendamiento civil, liso y llano o tradicional y de la compraventa en abonos; así que, no obstante las semejanzas o identidades parciales, no puede ser subsumido o absorbido por tales figuras clásicas o tradicionales.”<sup>263</sup>*

La Suprema Corte de Justicia se limitó a descartar al contrato como una compraventa, un arrendamiento civil o un arrendamiento simple, señalando apenas que la operación es compleja y su naturaleza jurídica es mercantil.

Sin embargo no se inclina por la tesis del contrato crediticio o por la tesis del contrato mixto, sino que lo describe como una operación con características de ambas. Así lo expone en otra de sus tesis:

*“Arrendamiento financiero. Es una operación compleja que participa de notas diversas. El arrendamiento financiero es una operación compleja puesto que participa de las notas características de una operación de crédito, del arrendamiento y de la compraventa, pues requiere de una erogación del arrendador quien mediante el pago de las prestaciones periódicas concede el uso temporal de los bienes que adquiere y, además se puede pactar la venta de esos bienes para cuando termine el arrendamiento. Esto quiere decir que, como la connotación de la palabra, se compone de elementos diversos, o sea que es producto de una combinación entre esos tipos de contratos con los que tiene aparente similitud y, por ello, se presta a confundirlo con tales figuras; pero es innegable que cuando se celebra con una compañía arrendadora, en el itercontractus, hay un financiamiento*

---

<sup>263</sup> Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia, en Arce Gargollo, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** pp. 453 y 454

*del arrendador, ya sea que directamente pague el monto del precio de los bienes al proveedor, o que se lo entregue al arrendatario, para que éste a su vez haga el pago correspondiente al proveedor.*<sup>264</sup>

Explicación que encontramos confusa, pues trata de describir al arrendamiento financiero como una combinación con características del crédito, del arrendamiento, y de la compraventa, cuando en realidad, no logra describir la naturaleza propia del contrato. Por ello decidimos tomar la explicación de Gabaldón.

La naturaleza del contrato de arrendamiento financiero es mercantil, pero además lo consideramos como un contrato autónomo y como una subespecie del arrendamiento, distinta del resto de los tipos de arrendamiento.

#### **4.4 LA FIGURA *LEASING* EN EL DERECHO INGLÉS, DISTINTA AL ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN EL DERECHO MEXICANO. SU PROBLEMÁTICA EN EL NEGOCIO MARÍTIMO.**

Consideramos importante revisar la figura *leasing* del Derecho inglés, primero, porque el término *finance lease* tiene acepciones jurídicas distintas a las de nuestra figura en el Derecho mexicano, respecto de las cuales, se suele caer en errores, tanto en la práctica y la doctrina, al intentar asimilar ambos términos como iguales.

---

<sup>264</sup> **Ídem.**

Segundo, porque la práctica del comercio marítimo está permeada de la doctrina inglesa a través de las pólizas marítimas de corte internacional que están inspiradas en aquél sistema jurídico. Pero los grandes profesores y maestros de Derecho Marítimo españoles, portugueses, mexicanos y latinoamericanos se oponen cada día más a la permeabilidad de la lengua inglesa en el Derecho Marítimo. Por lo que, si no comprendemos la diferencia en ambas figuras, incurriremos entonces en el influjo anglosajón y en la equivocación de utilizar pólizas no apropiadas para llevar a cabo el arrendamiento financiero del buque.

#### 4.4.1. El *leasing* en el Derecho inglés.

La doctrina y jurisprudencia inglesa explican al *leasing* por su naturaleza jurídica, como un contrato de arrendamiento por el que la posesión del bien se cede pero no hay posibilidad u opción de transmitir el título de propiedad. Ello quiere decir que no se incluye la opción de compra, pues incluirla convertiría al contrato en un arrendamiento con opción de compra, *hire purchase*, de naturaleza jurídica distinta.<sup>265</sup>

---

<sup>265</sup> En efecto, la Supply of Goods and Services Act de 1982 define a los contratos de *hire o leasing* como distintos de los contratos de *hire purchase*. Cfr. **Supply of Good and Services Act 1982, c. 29**. Legislation of the Government of the United Kingdom. The National Archives, Office of Public Sector Information. Reino Unido, 1982. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. Sin número de página. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/29/part/I/crossheading/contracts-for-the-hire-of-goods>

La definición que se nos da de la palabra *lease* o *leasing*, de acuerdo con el diccionario británico de la Lengua Inglesa, es la siguiente:

*“Lease v.t. leased, leasing. 1 To grant the temporary possession or profits of, as lands or tenements, usually for a specified rent; let. 2 To take possession of or hold under a lease. [...]”*<sup>266</sup>

Los términos *lease* o *leasing* se refieren por tanto a un arrendamiento simple, por lo que no debemos traducirlos como arrendamiento financiero.

La doctrina clasifica al *leasing* en dos tipos: el arrendamiento operativo, *operating lease*, y el arrendamiento financiero, *finance lease*. La diferencia entre ambos está descrita de la siguiente manera:

*“Leases vary with respect to the term and to the options provided to the lessee and lessor. ‘Operating lease’ refers either to a short-term lease or to a lease that can be cancelled at will by the lessee (the term operating lease also has a special meaning in accounting). A ‘financial lease’ involves an intermediate or long term commitment by the lessee and lessor that cannot be abrogated without the consent of both lessee and lessor.”*<sup>267</sup>

---

<sup>266</sup> **Standard Dictionary of the English Language. Britannica World Language Dictionary. Vol. I. Part A to P.** Enciclopedia Britannica Incorporated. Chicago, 1959. p. 726.

<sup>267</sup> “Los arrendamientos pueden variar con respecto al término y a las opciones dispuestas al arrendatario y arrendador. ‘El arrendamiento operativo’ se refiere a un arrendamiento de un período corto o a un arrendamiento que puede ser cancelado mediante la voluntad del arrendatario (el término arrendamiento operativo también tiene un significado especial en Contabilidad). Un ‘arrendamiento financiero’ involucra un contrato de mediano o largo plazo entre el arrendatario y el arrendador que no puede ser abrogado sin el consentimiento de ambos.”

En **The New Palgrave Dictionary of Money & Finance. Vol. 2 F-M.** Ed. McMillan Reference Ltd. Londres, 1992. pp. 567 y 568

Luego, entendemos por arrendamiento operativo a aquellos contratos designados para un período corto, o que permitan la cancelación del arrendatario en cualquier momento.

Por su parte, el arrendamiento financiero inglés o *financial leases* —y éste no es el mismo que el arrendamiento financiero mexicano— lo entendemos como aquel contrato que involucra un período de duración larga, y en el que no se permite su abrogación sin el consentimiento de ambas partes.

En ambos casos, no se contempla la opción de compra del bien arrendado, es ahí que radica la diferencia con el arrendamiento financiero mexicano.

Ahora bien, respecto al término de *finance lease*, no se tiene una definición legal específica dentro del Derecho inglés. Sin embargo, la jurisprudencia de la *House of Commons* lo describe como aquel mediante el cual se proveen bienes o equipo:

*“We now turn to the one major reservation which was expressed on consultation regarding our proposals for the contracts of hire. It concerns what has been described as ‘finance leasing’. Under this type of contract goods are delivered direct by the retailer to the customer for use over a period of time; the customer does not buy the goods but hires them from a company (often, but not invariably, a finance house) which buys them from the retailer; the rental is calculated to amortise the finance company’s capital outlay to provide a profit in the form of interest on the capital. The distinction in practice between this kind of hire and the more usual kind of hire, for example of a television set, is that the goods are selected by the hirer and purchased by a finance company [...] its*

*function and expertise are not in the marketing or maintenance of goods but simply in providing finance.*<sup>268</sup>

Entonces, el *finance leasing* o *lease*, es considerado como aquél contrato bajo el cual los bienes son elegidos por el arrendatario, y adquiridos por el arrendador financiero. Asimismo, la renta es calculada para amortizar el beneficio del arrendador en la forma de interés del financiamiento.

Pero, el *lease*, sea o no *finance lease*, no incluye la opción de compra y tampoco involucra la transferencia del título de propiedad, de lo contrario sería considerado como contrato de *hire-purchase*<sup>269</sup> —arrendamiento con opción de compra—.

Esta característica especial, separa al *finance lease* inglés del resto de las figuras jurídicas de otros sistemas como en el francés, en el que es conocido por el nombre de *crédit-bail*, o el norteamericano,<sup>270</sup> el cual si incluye la opción de compra, y el nuestro.

---

<sup>268</sup> “Ahora nos dirigimos a la gran reserva que fue expresada en la consulta relativa a nuestras propuestas para los contratos de arrendamiento. Conciernen a lo que ha sido descrito como arrendamiento financiero. Bajo este tipo de contrato, los bienes son entregados directamente por el proveedor al cliente para su uso por un período; el cliente no compra los bienes sino que los arrienda a una compañía (casi siempre una financiera) la cual los compra al proveedor; la renta es calculada para amortizar el capital desembolsado para proporcionar un beneficio en la forma de interés sobre el capital. La distinción en la práctica entre este tipo de arrendamiento y el tipo más usual, por ejemplo de un equipo de televisión, es que los bienes son elegidos por el arrendatario y comprados por una compañía financiera [...] su función y especialidad no están en el mantenimiento o mercadeo de los bienes, sino en proporcionar financiamiento.”

**Law of Contract. Implied Terms in Contracts for the Supply of Goods. The Law Commission, No. 95.** House of Commons. Londres, 1979. p. 29, párrafo 93. Disponible en Internet: <http://www.bailii.org/ew/other/EWLC/1979/95.pdf>

<sup>269</sup> **Ibidem.** p. 23, párrafo 74

<sup>270</sup> Curiosamente, la figura jurídica del *finance lease* norteamericano, puede incluir la opción de compra sin desnaturalizar la operación. Cfr. *Article 2-A Leases, § 2A-103 Definitions and index of definitions. Uniform Commercial Code.* Edition of the American Law Institute and the National Conference of

De ahí que, la Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional se mostrará flexible respecto a la inclusión o no, de la opción de compra, al tratar de ofrecer una definición para el *contrato de arrendamiento financiero internacional*, en su artículo 1º, párrafo 3:

“Article 1

3. *This Convention applies whether or not the lessee has or subsequently acquires the option to buy the equipment or to hold it on lease for a further period, and whether or not for a nominal price or rental.*<sup>271</sup>

La Convención se aplica a los contratos de arrendamiento financiero, en los que el arrendatario tenga o no la opción de compra. Pero, cuando hablemos del arrendamiento financiero mexicano, debemos tener cuidado en no referirlo como *leasing*, pues su tratamiento es distinto.

4.4.2. El problema de la asimilación de un arrendamiento financiero del buque mediante una póliza marítima *bareboat charter party*.

En el ámbito marítimo, la práctica y doctrina inglesa consideran a la póliza de arrendamiento a casco desnudo, *bareboat charter-party*, como la apropiada para llevar a cabo su *leasing*, denominado *finance ship leasing*.

---

Commissioners on Uniform State Laws. Cornell University Law School. Sin número de página. Consultado en internet el 3 de diciembre del 2010. <http://www.law.cornell.edu/ucc/2A/article2A.htm#s2A-103>

<sup>271</sup> **UNIDROIT Convention on International Financial Leasing**. International Institute for the Unification of Private Law. Ottawa, 1988. Sin número de página. Disponible en Internet: <http://www.unidroit.org/english/conventions/1988leasing/1988leasing-e.htm>

Si se trata de un *operating lease*, la póliza reviste la forma de *bareboat charter* con un periodo corto o mediano de duración. Si se trata de un *financial lease*, la póliza reviste la forma de un *bareboat charter* con un período largo de duración:

*“As far as ships are concerned, where an operating lease is in place, it is usually in the form of a short or mid-term bareboat charter after which the lessee will return the ship to the lessor. The lessor assumes such risks as the technological obsolescence of the ship and the re-employment of the ship after the lease period.*

*In contrast to the above, a finance lease is a lease that ‘substantially transfers all the risks and rewards incident to ownership of an asset’ (IAS. 17, 1999 p. 443). In a finance lease, the lessee undertakes most of the risk in that the lease usually fully amortized, and the lessee is not entitled to cancel the contract.*

*In the shipping context, the finance lease usually operates in conjunction with a bareboat charter arrangement. As opposed to the operating lease as in the mid-term bareboat charter or time charter, the bareboat charter in the finance lease is characteristically a long term one covering most of the duration of the economic life of the ship, regardless of whether title is transferred to the lessee at the end of the lease.”<sup>272</sup>*

---

<sup>272</sup> “En lo que concierne a los buques, donde un arrendamiento operativo toma lugar, lo hace usualmente en la forma de arrendamiento a casco desnudo con período corto o mediano después del cual el arrendatario regresará el buque al arrendador. El arrendador asumirá riesgos tales como la obsolescencia tecnológica del buque y el re-empelo del buque después del período de arrendamiento.

En contraste con lo de arriba, un arrendamiento financiero es un arrendamiento que ‘transfiere substancialmente todos los riesgos y recompensas incidentales al propietario del bien’ (IAS. 17, 1999. p. 443). En un arrendamiento financiero, el arrendatario asume la mayor parte del riesgo en aquel que el arrendamiento es totalmente amortizado, y el arrendatario no tiene derecho a cancelar el contrato.

En el contexto del transporte marítimo, el arrendamiento financiero opera usualmente en conjunto con una póliza de arrendamiento a casco desnudo. Opuestamente al arrendamiento operativo, que es mediante una póliza a casco desnudo de mediano plazo, o una póliza de fletamento a tiempo, la póliza de arrendamiento a casco desnudo en el arrendamiento financiero es, característicamente, una de largo plazo, que cubre la mayor parte de la duración de la vida económica del buque, sin importar si el título de propiedad es transferido al arrendatario al final del arrendamiento.”

En Ying, Li. *The Lease as a Financing Vehicle in Ship Acquisition...* **Op. cit.** pp. 14 y 15

Es decir, ya que no existe la opción de compra, el *finance lease* se lleva a cabo mediante una póliza de arrendamiento a casco desnudo con un período de 10 años.

Cuando se pacta la opción de compra, por el contrario, se lleva a cabo un arrendamiento con opción de compra mediante la póliza *bareboat hire-purchase charter party*. Ésta se encuentra en el apartado especial del formulario *Barecon 2001*.

Luego entonces, para los sistemas jurídicos distintos al inglés, como el francés y el mexicano, un arrendamiento financiero del buque no se puede llevar a cabo mediante la póliza *Barecon 2001*.

Para lo cual, el formulario *Standardlease* puede ser una opción, pues es un contrato diseñado para el arrendamiento financiero del buque y publicado por las Naciones Unidas.

Entre los diversos tratadistas del *financial lease* marítimo pertenecientes a la doctrina inglesa, podemos mencionar a los autores Per Gram, Stanley Bonnick, D.P. Wainman, G.V. Ryan, Roger Heward, F. Paine, M. Stopford, así como el canadiense Christopher Hill.<sup>273</sup>

---

<sup>273</sup> Gram, Per and Bonnick, Stanley. **Gram on chartering documents**. LLP. London, 1988. p. 84; Wainman, D. **Leasing**. 2<sup>nd</sup> Ed. Sweet & Maxwell. London, 1995. p. 1; Ryan, G.V. comments on C.P. Barrington, *Leasing for European Shipowners: Shipowners and Bankers in Leasing London Seminar*. September 18, 1973, Seatrade Publication Ltd. Colchester. p. 65; Roger Heward “*Bareboat Charter for*

## CONCLUSIONES

Es muy común encontrar a los distintos autores que hablan del contrato de arrendamiento financiero confundiendo esta figura con la del *leasing*, propiamente de corte inglés. Sobre todo en el ámbito marítimo, en el que las pólizas de arrendamiento inspiradas en el Derecho inglés son las que predominan a nivel internacional.

No podemos igualar ambas figuras jurídicas o pretender que son similares, ya que en la práctica el arrendamiento financiero incluye la opción de compra, mientras que el *leasing* no puede incluirla ya que desvirtúa la figura jurídica y la convierte en un arrendamiento con opción a compra o *hire-purchase*.

La naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento financiero marítimo es, la de un contrato autónomo y distinto a los demás tipos de arrendamiento jurídico, pues no tiene por objeto la compra del buque al final del contrato, sino la cesión de uso del buque al arrendatario a través de un financiamiento para que lleve a cabo su explotación, y en el que se tienen varias opciones finales que pueden o no ser elegidas.

---

*Trading Vessels*”, en **Seminar on Bareboat Charter Parties**. Comité Maritime International. Knokke-Zoute, April 1989. p. 85; Paine, Francis. **The financing of ship acquisitions**. Ed. Fairplay Publications. London, 1989. p. 31; Stopford, Martin. **Maritime Economics**. Ed. Roudtledge. London, 1997. p. 218; Hill, Christopher. *Maritime Law...* **Op. cit.** p. 178

Con el fundamento anterior, las demás tesis que explican su naturaleza, como la tesis del contrato mixto y la tesis del contrato de crédito, han quedado ya superadas.

Salvo pacto en contrario, el arrendatario asume los riesgos en el arrendamiento financiero. Esto coloca al contrato en una condición de pacto lesivo o *leonino* para algunos autores, en especial por las excesivas obligaciones que se imponen al arrendatario, como por ejemplo, cuando aún habiendo ausencia de la causa de la obligación, el arrendatario debe continuar cumpliendo con la contraprestación pactada.

Esto incide en aquel principio de la buena fe contractual que establece que en un contrato debe haber una justa equivalencia en las prestaciones; y produce naturalmente un enriquecimiento o beneficio injustificado en detrimento del arrendatario.

Es precisamente por ello que considero al arrendamiento financiero marítimo con características de pacto lesivo. Estas características deberemos identificarlas y revisarlas en el siguiente capítulo.

**CAPÍTULO V. FIGURA JURIDICA. LOS INTENTOS DE  
REGULACIÓN EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL Y LA  
LEGISLACIÓN MEXICANA PARA EL ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO DEL BUQUE**

## 5.1 GENERALIDADES.

Luego de explicar el pacto lesivo y el enriquecimiento injustificado en el capítulo anterior, pasaremos ahora a identificar los preceptos jurídicos del arrendamiento financiero que contienen tales aspectos leoninos y ventajosos.

Primero enfocaremos nuestra atención a los intentos que existen en el ámbito internacional para regular la figura jurídica. Para ello acudimos a dos instrumentos, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, celebrado en Ginebra el 7 de febrero de 1986, —en adelante referido como el Convenio— que pertenece a la esfera del Derecho Internacional Público; y la Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional adoptada en Ottawa el 28 de mayo de 1988, —en adelante referida como la Convención— propia del orden del Derecho Internacional Privado.

Debemos aclarar que, el Convenio no está en vigor internacionalmente, sin embargo México forma parte de él desde su ratificación el 10 de diciembre de 1987, por tanto nuestra Legislación Marítima debe estar acorde con sus artículos.

Por otra parte, la Convención está en vigor internacionalmente desde el 1 de mayo de 1995. Sin embargo, México no forma parte de ella, por lo que sus artículos no son aplicables a los contratos regidos por nuestra legislación.

En segundo lugar, dirigiremos nuestros cuidados a la figura jurídica del arrendamiento financiero del buque y su tratamiento en la Legislación Mexicana, para lo cual debemos referirnos a dos leyes en particular, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito — en adelante referida como LGTOC— que a partir de su reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de junio del 2006, regula los contratos de arrendamiento financiero; y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos —en adelante como LNCM—, publicada en el Diario el 1 de junio del 2006, que establece disposiciones en cuanto a los contratos de utilización de embarcaciones, pero no se ocupa para nada del arrendamiento financiero.

Es importante señalar que la LNCM no clasifica al arrendamiento marítimo como lo hace la doctrina mexicana, así como tampoco tipifica al contrato de arrendamiento financiero del buque. Tan solo regula escuetamente y con errores, al arrendamiento a casco desnudo.

No obstante, apuntamos las obligaciones para cada tipo de arrendamiento que debería regular, de manera que se puedan apreciar sus fallas.

## 5.2 LA REGULACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO INTERNACIONAL.

En el orden del Derecho Internacional Público, existen importantes convenciones que se ocupan de regular la relación entre el buque y el Estado al que está inscrito, y que tiene que ver con el arrendamiento marítimo.

Por ejemplo, el Convenio sobre Alta Mar adoptado en Ginebra el 29 de abril de 1958, en su artículo 5, nos habla del derecho que cada Estado tiene para conceder la nacionalidad a sus buques e inscribirlos en el registro para enarbolar su pabellón, estableciendo que debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.<sup>274</sup>

Otro ejemplo es la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, la cual dispone en su artículo 92 sobre la condición jurídica de los buques, estableciendo que navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y sometidos exclusivamente a su jurisdicción.<sup>275</sup>

Pero el ejemplo más importante en relación a nuestro tema, es el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los

---

<sup>274</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Nacionalidad del Buque*. Proyecto del Manual de Derecho Marítimo... **Op. cit.** p. 24

<sup>275</sup> **Ídem.**

Buques, adoptado en Ginebra el 7 de febrero de 1986,<sup>276</sup> que a continuación tratamos.

### 5.2.1 El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques.

El Convenio, en su artículo 1° “*Objetivos*”, define al arrendamiento a casco desnudo, como un contrato en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y control plenos del buque, incluido el derecho a designar al capitán y la tripulación por el período del arrendamiento.<sup>277</sup>

Establece también disposiciones encaminadas a consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y ejercer sobre ellos jurisdicción de manera efectiva, así como un control para identificar las responsabilidades del propietario y del naviero.<sup>278</sup>

El Convenio consta de un preámbulo y 22 artículos. Aunque no se ocupa específicamente del arrendamiento financiero del buque, ofrece conceptos para regular e identificar a las partes en los contratos de arrendamiento marítimo, sentando las bases para una administración mínima del Estado.

---

<sup>276</sup> **Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del 7 de febrero de 1986.** Diario Oficial de la Federación, 17 de marzo de 1988, México. Sin número de página. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010.

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0402/BV040210C.pdf>

<sup>277</sup> **Ibíd.** Sin número de página.

<sup>278</sup> **Ídem.**

En su artículo 2° “*Definiciones*”, señala como propietario a la persona natural o jurídica inscrita en el registro de buques del Estado de matrícula como propietario del buque.<sup>279</sup>

Designa, al naviero como la persona propietaria o arrendataria a casco desnudo del buque, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se le hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o arrendatario a casco desnudo.<sup>280</sup>

Cabe señalar que no estamos de acuerdo con estas definiciones que da el Convenio, pues propietario y naviero son sinónimas, propietario: que tiene derecho de propiedad sobre algo; naviero: dueño de un navío u otra embarcación capaz de navegar en altamar.<sup>281</sup>

Podemos destacar también del Convenio, que en su artículo 12, “*Arrendamiento a casco desnudo*”, establece la responsabilidad que tiene un Estado de enarbolar con su pabellón un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, debiendo velar porque se notifique al anterior Estado la cancelación de su registro.<sup>282</sup>

---

<sup>279</sup> **Idem.**

<sup>280</sup> **Idem.**

<sup>281</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los buques del 7 de febrero de 1986*, en Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. México, 1987. pp. 415 a 439

<sup>282</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques... **Op. cit.** Snp

El Convenio aún no entra en vigor internacionalmente, como ya lo comentábamos, puesto que se necesitan al menos 40 Estados parte que combinados representen el 25% del tonelaje mundial. Actualmente solo cuenta con 14 Estados.

### 5.2.2 La Convención del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre Arrendamiento Financiero Internacional.

Por otra parte, en el ordenamiento del Derecho Internacional Privado, se han realizado esfuerzos por regular el contrato de arrendamiento financiero internacional. Tal es el caso de la Convención.<sup>283</sup>

El Instituto cuenta también con la Ley Modelo sobre Arrendamiento de UNIDROIT, adoptada en Roma en el 2008, en la que se establecen disposiciones para los contratos de arrendamiento operativos y financieros<sup>284</sup> —clasificación propiamente inglesa que revisábamos en el capítulo cuarto—, sin embargo, no es necesario que abordemos su estudio para nuestro trabajo.

---

<sup>283</sup> **Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional.** Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. Roma, 1994. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. p. 1. <http://www.unidroit.org/spanish/conventions/1988leasing-convention-sp.pdf>

<sup>284</sup> **UNIDROIT Model Law on Leasing, adopted at Rome in 2008.** International Institute for the Unification of Private Law. **Study LIX-Doc. 17.** Rome, 2008. Consultado en Internet el 3 de diciembre del 2010. p.1. <http://www.unidroit.org/english/documents/2008/study59a/s-59-17-e.pdf>

La Convención cuenta con un preámbulo, en el que los Estados parte reconocen la necesidad de formular reglas uniformes relacionadas a los aspectos del arrendamiento financiero internacional, con un total de 25 artículos en tres capítulos.

Su primer capítulo está dedicado al ámbito de aplicación y disposiciones generales, constanding de sus artículos 1° a 6°. La Convención se aplica a aquellos contratos entre particulares que pertenezcan a los Estados parte, aunque ellos mismos pueden excluirla, si así es la voluntad de las tres partes participantes, es decir, del arrendador, el arrendatario y el proveedor.

En su segundo capítulo, se establecen los derechos y obligaciones de las partes contratantes en el arrendamiento financiero, que van desde el artículo 7° al 14; aquí se incluyen a los buques, aviones y otros equipos como objeto de arrendamiento financiero.

Su tercer capítulo que comprende del artículo 15 al 25, contiene las disposiciones finales como la adhesión o ratificación, reservas, declaraciones y Estado depositario. Estos últimos son los llamados artículos de cajón.

La Convención define al arrendamiento financiero internacional en su Artículo 1° de la siguiente manera:

*“Artículo 1*

*1. La presente Convención regirá las operaciones de arrendamiento financiero internacional que se describen en el párrafo 2, en las cuales una parte (el arrendador),*

*“(a) conforme a las especificaciones de la otra parte (el arrendatario), celebra un contrato (el contrato de suministro) con una tercera parte (el proveedor), en virtud del cual el arrendador adquiere instalaciones, bienes de capital u otros equipos (el equipo) bajo términos aprobados por el arrendatario en lo que concierne a sus intereses, y*

*“(b) celebra un contrato (el contrato de arrendamiento financiero) con el arrendatario por el que concede al arrendatario el derecho de usar el equipo mediante el pago de rentas.*

*“2. El arrendamiento financiero a que se refiere el párrafo precedente constituye una operación que tiene las siguientes características:*

*“(a) el arrendatario especifica el equipo y elige el proveedor sin depender primordialmente de la habilidad y juicio del arrendador;*

*“(b) el equipo se adquiere por el arrendador en relación con un contrato de arrendamiento, que el proveedor sabe que ha sido celebrado o está por celebrarse entre el arrendador y el arrendatario; y*

*“(c) las rentas estipuladas en el contrato de arrendamiento se calculan tomando especialmente en cuenta la amortización del total o de una parte substancial del costo del equipo.*

*“3. La presente Convención se aplica independientemente de que el arrendatario tenga o no, o posteriormente adquiriera, la opción de comprar el equipo o conservarlo en arrendamiento por un período posterior, e independientemente de que lo haga por un precio o por una renta nominales.*

*“4. La presente Convención se aplica a las operaciones de arrendamiento financiero respecto de cualquier equipo, excepto el que vaya a ser utilizado primordialmente para fines personales, familiares o domésticos del arrendatario.”<sup>285</sup>*

La Convención describe la operación de arrendamiento financiero internacional como aquella por la cual el arrendador se compromete a adquirir la propiedad de bienes de capital u otros equipos de un proveedor mediante un contrato de suministro, siendo elegido y especificado por el arrendatario, para

---

<sup>285</sup> Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional... **Op. cit.** pp. 2 y 3

ceder su uso a éste, a cambio de una renta calculada para amortizar el costo total del equipo o una parte substancial del mismo, bajo un contrato de arrendamiento financiero.

En el párrafo 3, la Convención rige a los contratos, independientemente de que se incluya o no la opción de compra del arrendatario. Con ello trata de superar las diferencias que surgen a raíz de los diferentes sistemas jurídicos, sobre todo entre el Derecho inglés y el francés, pues para el primero, la figura del *finance lease* no incluye la opción de compra, mientras que para el segundo, la figura del *crédit-bail* si la incluye.<sup>286</sup>

México no forma parte de la Convención, y las obligaciones de las partes que establecen sus artículos, difieren de manera sustancial con aquellas que establece nuestra LGTOC.

Por ejemplo, la Convención en su artículo 7°, se ocupa de los derechos reales de garantía del arrendador sobre el equipo, los cuales serán oponibles al síndico de quiebra y a los acreedores del arrendatario. Mientras que nuestra LGTOC no se ocupa respecto a éste tema.

En su artículo 8°, la Convención se encarga de estipular la obligación que el arrendador tiene con el arrendatario de garantizar la posesión tranquila del

---

<sup>286</sup> **Contract of Leasing (“Credit-Bail”). Study LIX-Doc. 1.** International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). Rome, 1975. pp. 16 y 17, ver párrafos 57 a 61 y p. 21, ver párrafo 80. Disponible en Internet: <http://www.unidroit.org/english/documents/1975/study59/s-59-01-e.pdf>

bien arrendado sin ser perturbado por el acreedor de un título o derecho preferencial, siempre que tal título o derecho no derive de un acto u omisión del arrendatario.

Más adelante en su artículo 10, regula la responsabilidad que el proveedor tiene frente al arrendatario, limitándola a las obligaciones estipuladas bajo el Contrato de Suministro. Esto no se contempla por la LGTOC.

Por otra parte, la Convención dedica en su artículo 12 las acciones que el arrendatario puede ejercer contra el arrendador, en caso de incumplimiento en la entrega del equipo puntual y conforme a las especificaciones. Siempre que tal incumplimiento sea resultado de un acto u omisión del arrendador, el arrendatario puede:

- 1) Rechazar el equipo o resolver el contrato de arrendamiento, no obstante que el arrendador tiene derecho a subsanar su falta;
- 2) Retener el pago de las rentas estipuladas en el contrato de arrendamiento financiero, hasta que el arrendador haya subsanado el cumplimiento de su obligación;
- 3) Rescindir el contrato de arrendamiento y recuperar cualquier renta y otras sumas pagadas por adelantado, salvo una suma razonable que

corresponda al beneficio que él ha podido eventualmente obtener del equipo.<sup>287</sup>

Tales derechos no son establecidos en la LGTOC.

Luego, la Convención establece en su artículo 13 las acciones que el arrendador tiene derecho a ejercer contra el arrendatario, en caso de que éste incumpla con el pago de la renta. El arrendador debe notificar y conceder al arrendatario un período de gracia razonable para remediar su incumplimiento. Después de lo cual, si éste no cumple, las acciones a las que tiene derecho son:

- 1) Cobrar el monto de las rentas vencidas y no pagadas, mas los intereses y daños; y
- 2) Si el incumplimiento del arrendatario es substancial podrá también exigir el pago anticipado del valor de las rentas futuras, si así está contemplado en el contrato de arrendamiento; o
- 3) Podrá resolver el contrato de arrendamiento y luego de tal resolución:
  - a. Recuperar la posesión del equipo y
  - b. Cobrar por concepto de daños una cantidad que lo ponga en la situación en que se hubiera encontrado si el arrendatario hubiera cumplido con los términos en el contrato.<sup>288</sup>

---

<sup>287</sup> Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional... **Op. cit.** p. 7

Por el contrario, ante el incumplimiento del arrendatario la LGTOC solo permite al arrendador recuperar la posesión del equipo como lo veremos en el siguiente tema.

### **5.3 LA FIGURA DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA**

Esta figura no está específicamente regulada en nuestra Legislación Marítima, sino que es tratada como contrato de arrendamiento financiero en general por la LGTOC y pertenece al orden mercantil.

Antes de entrar a su estudio, mencionaremos de manera breve los antecedentes jurídicos que regulaban al contrato de arrendamiento financiero en México.

La primera vez que la operación de arrendamiento financiero se legisló en nuestro país fue desde el punto de vista tributario, con la reforma a la Ley de Impuesto sobre la Renta, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de noviembre de 1974, asimilándolo al régimen fiscal de la compraventa en abonos.<sup>289</sup>

---

<sup>288</sup> **Ibídem.** p. 8

<sup>289</sup> Enciclopedia Jurídica Mexicana ... **Op. cit.** Tomo I. p. 358

Posteriormente, el Código Fiscal de la Federación adoptó en lo sustancial la regulación en materia de arrendamiento financiero de la Ley de Impuesto sobre la Renta, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981.<sup>290</sup>

Al mismo tiempo, la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1981,<sup>291</sup> —actualmente abrogada— regularía por primera vez el contrato de arrendamiento financiero.

Actualmente, el contrato de arrendamiento financiero está regulado por la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, a partir de su reforma publicada por el Diario Oficial de la Federación el 18 de julio del 2006.

La figura está también contemplada por la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito. Sin embargo sus artículos serán derogados en julio del 2013, para finalmente ser normados por una sola Ley.

### 5.3.1 El Arrendamiento Financiero en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

---

<sup>290</sup> Ídem.

<sup>291</sup> Ídem.

La LGTOC, en su Título Segundo, “*De las Operaciones de Crédito*”, Capítulo VI, “*Del arrendamiento financiero*”, artículos 408 a 418, regula las obligaciones de las partes y procedimientos del contrato de arrendamiento financiero.

*En el artículo 408 de la Ley*, se define el arrendamiento financiero, que es aquél contrato por el cual el arrendador se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, al arrendatario, quién podrá ser persona física o moral.<sup>292</sup>

El arrendatario se obliga a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, una cantidad de dinero determinada que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios que se estipulen, y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales a que se refiere el artículo 410 de esta Ley.

El artículo nos dice que el arrendatario puede ser una persona física o moral, pero no determina la personalidad jurídica del arrendador. Sin embargo, en virtud del artículo Primero Transitorio, fracción IV, del 18 de julio del 2006, se establece que las operaciones de arrendamiento financiero no están reservadas solo para las arrendadoras financieras, por lo que cualquier persona en su

---

<sup>292</sup> Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito... **Op. cit.** p. 72

carácter de arrendador, podrá celebrar el contrato de arrendamiento, sin necesidad de la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.<sup>293</sup>

Al respecto, Arce Gargollo comenta que el contrato puede ser celebrado por cuatro clases de arrendadoras financieras o arrendadores:

- a) Por una arrendadora financiera, como organización auxiliar del crédito, regulada por la Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito.
- b) Por una sociedad anónima que se considere como sociedad financiera de objeto múltiple, y tenga vínculos patrimoniales con instituciones de crédito o sociedades controladas por grupos financieros, regulada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, de acuerdo con la Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito.
- c) Por una sociedad anónima en los mismos términos que las anteriores, pero sin vínculos con instituciones de crédito y que se considera no regulada por la Comisión Nacional bancaria y de Valores.
- d) Por cualquier persona, en forma habitual y profesional o en forma accidental, sin necesidad de requerir autorización del Gobierno Federal.<sup>294</sup>

---

<sup>293</sup> **Ibídem.** p. 84

Los contratos de arrendamiento financiero, por otra parte, continúa el artículo en mención, deberán otorgarse por escrito y podrán inscribirse en el Registro Público de Comercio, sin perjuicio de hacerlo en otros Registros que las leyes determinen. En cuanto a nuestro contrato marítimo, estará inscrito también en el Registro Público de la Marina Mercante.

Continuando con el mismo artículo, tenemos también la disposición de que, en los contratos en los que se convenga la entrega de anticipos por parte del arrendador a los proveedores o constructores de los bienes, los cuales por su naturaleza o ubicación no sean entregados en el momento en que se paguen, el arrendatario quedará obligado a cubrirlos.

*Después, el artículo 409 de la Ley, aclara que los pagarés que el arrendatario otorgue al arrendador serán tan solo por el traspaso de los derechos correspondientes en el contrato, pero no se considerarán como pagos de la contraprestación o renta del contrato.*

*Respecto al artículo 410 de la Ley, se establecen las opciones finales que se pueden pactar en el contrato de arrendamiento financiero, las cuales también podrán usarse para su vencimiento anticipado, en caso de haberlo, siempre que las partes estén en cumplimiento de sus obligaciones. Las opciones son:*

---

<sup>294</sup> Arce Gargollo, Javier. Contrato Mercantiles Atípicos... **Op. cit.** pp. 217 y 218

- I. La compra de los bienes a un precio inferior a su valor de adquisición, que quedará fijado en el contrato.
- II. A prorrogar el plazo para continuar con el uso o goce temporal, pagando una renta inferior a la del contrato.
- III. A participar con el arrendador en el precio de la venta de los bienes a un tercero, en las proporciones y términos que se convengan en el contrato.

El arrendatario deberá adoptar, con un mes de anticipación al término del contrato, alguna de las opciones a las que tiene derecho y el arrendador no podrá oponerse al ejercicio de dicha opción. Una vez adoptado, en caso de incumplir en el ejercicio de la opción, el arrendatario será responsable de los daños y perjuicios sufridos por el arrendador.

*Luego, el artículo 411 de la Ley nos dice que puede estipularse la entrega material de los bienes directamente al arrendatario por el proveedor, fabricante o constructor, para lo cual el arrendatario tendrá la obligación de entregar constancia al arrendador del recibo de los bienes, mientras que el arrendador tendrá la obligación de entregar al arrendatario los documentos necesarios para recibirlos directamente.*

*Por su parte, el artículo 412 de la Ley establece que, salvo pacto en contrario, es obligación del arrendatario conservar y mantener los bienes en*

buen estado, dar mantenimiento y reparaciones necesarias, así como a adquirir las refacciones requeridas para el funcionamiento apropiado. Todos los implementos, refacciones y bienes que se adicionen serán considerados parte de los bienes y sujetos a los términos del contrato.

El arrendatario debe darle el uso convenido al equipo, de acuerdo con su naturaleza y fin del mismo. El arrendatario es responsable de los daños que los bienes sufran por dar uso distinto al convenido, o por culpa o negligencia propia, de sus empleados o de terceros.

*En cuanto al artículo 413 de la Ley, éste se ocupa del derecho que tiene el arrendatario de elegir al proveedor, fabricante o constructor y a autorizar los términos, condiciones y especificaciones que se contengan en el pedido u orden de compra, en la cual debe describir los bienes que van a adquirirse.*

Sin embargo, se establece que el arrendador no será responsable de error u omisión en la descripción de los bienes objeto del arrendamiento. Por lo que la firma del arrendatario en el pedido u orden de compra implica su conformidad con los términos, condiciones, descripciones y especificaciones ahí consignados.

*Posteriormente, en el artículo 414 de la Ley, se establece lo relativo a la asunción de los riesgos en el contrato —cláusula que en el formulario*

*Standardlease* se le denomina *hell or high water*—. A menos que se pacte lo contrario, son a riesgo del arrendatario:

1. Los vicios o defectos ocultos de los bienes que impidan su uso parcial o total. Para lo cual, el arrendador cederá al arrendatario los derechos que como comprador tenga y de ésta manera los ejercite contra el proveedor;
2. La pérdida parcial o total de los bienes, aunque ésta ocurra por causa de fuerza mayor o caso fortuito; y
3. En general todos los riesgos, pérdidas, robos, destrucción o daños que sufran los bienes dados en arrendamiento financiero.

Frente a todas estas eventualidades señaladas, el arrendatario no quedará liberado del pago de la renta en el contrato, debiendo cubrirla en la forma que se haya convenido.

Esta norma es lesiva para diversos autores, entre los cuales destacamos a José Salgado, Rico Pérez, Amorós Guardiola y Cabanillas Sánchez, pues opinan que dicha norma da lugar a la existencia de una obligación ventajosa y

excesiva que rompería el justo equilibrio de las contraprestaciones, volviendo al contrato contrario al principio de buena fe.<sup>295</sup>

Opuestamente, para autores como León Tovar y de la Cuesta Route, la liberación del arrendatario de ésta obligación incide terminantemente en la esencia del negocio del arrendamiento financiero.<sup>296</sup>

Nosotros consideramos, al igual que Arce Gargollo, que dicho precepto jurídico es flexible en cuanto a la obligación del arrendatario de pagar la renta del contrato, ya que al inicio, el artículo versa la frase “salvo pacto en contrario”.<sup>297</sup> Con lo que deja a las partes la libertad de negociar el pacto en contrario.

*Continuando con el artículo 415 de la Ley*, se establece la obligación del arrendatario de realizar las acciones pertinentes para recuperar la propiedad y defender el uso de la misma en los casos de despojo, perturbación o actos de terceros que afecten el uso y la propiedad de los bienes.

---

<sup>295</sup> Así lo considera Salgado, quien califica al contrato como verdaderamente “leonino”, en Salgado y Salgado, José Eusebio. *Contratos de Utilización de Buques*. Manual de Derecho Marítimo ... **Op. cit.** snp; también los autores españoles Rico Perez, Amorós Guardiola y Cabanillas Sanchez, quienes afirman que es absurdo pagar por el uso de una cosa que ha desaparecido sin culpa o negligencia y debe producir la extinción de la relación contractual, en León Tovar, Soyla H. **Contratos Mercantiles**. 4ª Ed. Oxford University Press. México, 2008. pp. 519 y 520

<sup>296</sup> José María de la Cuesta Route y Soyla León Tovar en León Tovar, Soyla H. *Contratos Mercantiles*... **Op. cit.** pp. 519 y 520

<sup>297</sup> Arce Gargollo, Javier. *Contratos mercantiles atípicos*... **Op. cit.** pp. 229 y 230

El arrendatario deberá notificar éstas eventualidades al arrendador, a más tardar el tercer día hábil siguiente al que tenga conocimiento de esas eventualidades, siendo responsable de los daños y perjuicios, si hubiese omisión.

El arrendador por su parte, por así convenir a sus intereses o en caso de que no se efectúen acciones o defensas, podrá ejercitar directamente dichas acciones sin perjuicio de las que realice el arrendatario.

Aquí debemos comentar que la LGTOC se olvida de estipular la obligación que el arrendador tiene de garantizar el uso y posesión de los bienes sin que se priven por terceros acreedores.

Esta obligación es contemplada por la Convención, que dice, es obligación del arrendador garantizar al arrendatario que su posesión tranquila no será perturbada por una persona que tenga o demande judicialmente un título o derecho preferencial.<sup>298</sup>

El problema con el artículo 415 de la LGTOC es que, si el arrendatario es privado del uso y posesión del bien en arrendamiento por terceros acreedores del arrendador, entonces aquél tendrá la obligación de defender y recuperar la posesión; cuando en realidad, las defensas le corresponderían al arrendador, quien ofrece la garantía de uso tranquilo.

---

<sup>298</sup> Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional... **Op. cit.** p. 6

La buena práctica internacional nos muestra que es el arrendador quien debe garantizar el uso y la posesión del bien al arrendatario, sin que sea perturbado por terceros acreedores, y es el arrendador quien debe efectuar las defensas y acciones para recuperar el bien y cederlo nuevamente al arrendatario.

Ante esta situación, el arrendatario debe tener derecho a retener los pagos de la renta durante el período en que se encuentre privado del uso y la posesión del bien, y a recuperar cualquier pago anticipado durante este período. Más aún, debe tener derecho a rescindir el contrato si el arrendador no recupera la posesión y la cede nuevamente al arrendatario dentro de un determinado tiempo.

*Por otro lado, el artículo 416 de la Ley, establece que ante el incumplimiento del arrendatario, el arrendador puede solicitar la posesión de los bienes, durante la demanda o juicio, siempre que ratifique el contrato de arrendamiento financiero ante fedatario público. Una vez decretada la posesión, el arrendador tendrá libertad para dar los bienes en arrendamiento financiero a terceros o a disponer de ellos.*

Este es otro artículo considerado injusto, ya que le otorga todas las ventajas y facilidades al arrendador para recuperar la posesión de los bienes ante cualquier oportunidad, sin que el arrendatario pueda ejercer una defensa.

De acuerdo con la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, esta medida es provisional y no constituye un acto privativo de naturaleza definitiva.<sup>299</sup>

En oposición a ésta tesis, está el autor Rodríguez Barajas, para quien la posesión de los bienes a favor de la arrendadora financiera sin que el arrendatario pueda oponer defensas como la prescripción, nulidad o falta de representación, es inconstitucional y la medida no es en realidad provisional, pues una vez decretada la posesión, el arrendador tiene la libertad de asignar los bienes en arrendamiento a terceros o disponer de ellos, por lo que los bienes jamás serán revertidos al arrendamiento financiero.<sup>300</sup>

No obstante, la misma Suprema Corte de Justicia de la Nación asentó en la tesis 53/98, el 2 de septiembre de 1998, por unanimidad de 5 votos, el siguiente criterio:

*“En efecto, de la lectura de este precepto legal se infiere que, ante la omisión por parte del arrendatario de acatar las obligaciones contraídas en el contrato de arrendamiento financiero, se prevé la posibilidad de solicitar por la vía judicial la posesión de los bienes*

---

<sup>299</sup> Suprema Corte de Justicia. Jurisprudencia Aprobada. *Arrendamiento financiero*. P./J./20/96 **Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta**. Tomo III. Mayo de 1996. p. 25

<sup>300</sup> Enciclopedia Jurídica Mexicana ... **Op. cit.** pp. 359 y 360

*afectos al mismo, más no que la pretendida devolución únicamente proceda cuando se demande la rescisión del contrato, de ahí que si las partes no pactaron esta última condición, la orden de desposesión por parte de la autoridad, con base en el precepto invocado, no resulta contraria a derecho, habida cuenta que al señalar como medida cautelar que la posesión se otorgue al arrendador, es con la finalidad de proteger el bien ante la posibilidad de su desaparición, ocultamiento o destrucción, en tanto se resuelve jurídicamente en forma definitiva, y no que el acuerdo de voluntades sea rescindido.*<sup>301</sup>

Por tanto, los particulares deben ser cuidadosos, estipulando en el contrato que, ante el incumplimiento del arrendatario, el arrendador obtenga primero la rescisión contractual ante la autoridad judicial y una vez obtenida, pueda solicitar la posesión de los bienes.

Además, consideramos importante que la Ley conceda un período de gracia al arrendatario para rectificar su incumplimiento, antes de que el arrendador ejecute acciones en su contra.

Así está contemplado en el artículo 13 de la Convención,<sup>302</sup> y también lo contempla el formulario *Standardlease*, en su cláusula 23 (8).<sup>303</sup>

De ésta manera, se evitará que el arrendador se aproveche de cualquier oportunidad para retirar los bienes del contrato y asignarlos en otro contrato económicamente más provechoso.

---

<sup>301</sup> **Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.** Novena Época, Tomo VIII, septiembre de 1998. p. 141

<sup>302</sup> Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional... **Op. cit.** p. 9

<sup>303</sup> *Cfr.* **Analisis of Equipment Leasing Contracts...** **Op. cit.** p. 135

*Por lo que al artículo 417 respecta, éste estipula que el seguro o garantía convenido en el arrendamiento financiero, debe por lo menos cubrir los riesgos de construcción, transportación, recepción e instalación de los bienes; cubrir los daños o pérdidas derivados de su uso o posesión; así como cubrir las responsabilidades civiles y profesionales cuando los bienes puedan causar daños a terceros.*

En el contrato de seguro, continúa el artículo, deberá señalarse como primer beneficiario al arrendador, con la finalidad de que, con el importe de las indemnizaciones, cubra los saldos pendientes de la obligación concertada —es decir, las rentas pendientes del contrato— o las responsabilidades a que queda obligado como propietario de los bienes —es decir, la responsabilidad civil por daños a terceros—. Si el importe de las indemnizaciones pagadas no cubre dichos saldos o responsabilidades, el arrendatario queda obligado al pago de los faltantes.

Este artículo lo consideramos excesivo y lesivo para el arrendatario. En el arrendamiento marítimo financiero, no es aceptado que el arrendatario asuma el riesgo de pérdida del buque sin que límite su responsabilidad al valor asegurado de aquél. Mucho menos, que se obligue a pagar las rentas pendientes del contrato cuando el seguro no alcance a cubrirlas.

La obligación del artículo 417, produce un enriquecimiento injustificado en detrimento del arrendatario, por ausencia de la causa. A continuación explicamos por qué.

Recordemos que el valor de un bien, como por ejemplo el buque, aumenta por concepto del contrato de arrendamiento financiero, debido a que en el contrato se paga: 1) el precio nominal del bien, y además 2) las cargas financieras, 3) los gastos administrativos y 4) el beneficio del arrendador.

Para el seguro marítimo, el valor asegurable es el valor nominal del buque en el mercado. Luego entonces, cuando se sufra la pérdida total, el pago del seguro sólo cubrirá el valor del buque, de tal suerte que no alcanzará nunca para cubrir las rentas pendientes del contrato.

Además el beneficiario es el arrendador, por lo que el arrendatario no recibirá su pago correspondiente por la indemnización y además deberá pagar lo que le haga falta para completar las rentas contractuales. Es ahí que se produce el enriquecimiento injustificado por parte del arrendador.

Algunos maritimistas podrían opinar, que si se requiere asegurarlo a un mayor valor, se debe pagar una prima más alta, o bien contratar un supraseguro. Sin embargo, la obligación del arrendatario continuaría siendo excesiva, pues se

están asegurando los beneficios del arrendador que no merece percibir si el buque dejó de existir antes de cumplirse el período forzoso del contrato.

Es decir, al no existir el buque, o el bien de que se trate, se da la ausencia de la causa, cuyas tres connotaciones son: 1) la contraprestación a cambio del desplazamiento patrimonial, 2) la interdependencia en las obligaciones simultáneas, y 3) el motivo que el arrendatario tenía para contraer la obligación.

Por tanto, ante la ausencia de la causa, la obligación de pagar la parte de la renta que compone el beneficio del arrendador, se rompe. No obstante, el arrendatario sigue siendo responsable por la pérdida total del bien, pero tal responsabilidad es limitada hasta el valor asegurado, que no incluye los beneficios del arrendador.

Ante la pérdida total, el arrendatario debe siempre limitar su responsabilidad al valor por pérdida del bien que se estipule en el contrato y no hasta por el valor del monto total del contrato. Así nos muestra el autor francés Jaques Coillot, al hablarnos sobre la responsabilidad de asegurar el bien en el arrendamiento financiero:

*“The amount of the insurance-policy will always be the equipment’s full replacement value, taking account of its age and allowing for transport, installation and any other costs.”<sup>304</sup>*

---

<sup>304</sup> “La cantidad de la póliza de seguro será siempre por el valor total de reemplazo del equipo, tomando en consideración su edad y capacidad de transportación, instalación y otros costos.”

Por lo que el valor asegurable, siempre será el valor del bien, tomando en cuenta la edad y vida útil del mismo. Ese es el límite de la responsabilidad del arrendatario.

Esta práctica es aceptada en el escenario internacional, y puede observarse en el formulario *Standardlease*, cláusula 12 (7), que dice:

*“(7) After the Lessor receives such insurance monies the Lessee shall cease to be liable further to the Lessor in respect of the loss of the Vessel, notwithstanding that such loss may have been caused by the negligence of the Lessee or of those whom he is responsible PROVIDED HOWEVER, if insurers do not or only partially honour the total loss claim on the grounds of the negligence of the Lessee or of those for whom he is responsible, then the Lessee shall be responsible for the total loss of the Vessel to the Lessor to the extent to which the Lessor fails to recover from the Insurers within six months of the claim being made and shall pay the same on written demand by the Lessor. PROVIDED HOWEVER that the Lessee’s liability under this provision shall be limited to the difference between the amount, if any, recovered from the insurers within the said period of six months and the stipulated loss value referred to in the Schedule hereto applicable at the time such claim is met or the end of the said six months period whichever is the earlier.”<sup>305</sup>*

---

Coillot, Jaques en *Contract of Leasing (“Credit-Bail”)*... **Op. cit.** p. 36, ver párrafo 131 y nota al final (162)

<sup>305</sup> “Después de que el Arrendador reciba el dinero del seguro, el Arrendatario dejará de ser responsable ante el Arrendador con respecto a la pérdida del Buque; no obstante que tal pérdida haya sido causada por negligencia del Arrendatario o de aquellos por quienes él es responsable, DISPONIENDO SIN EMBARGO que, si los Aseguradores no cumplen o cumplen parcialmente con el pago del reclamo por la pérdida total por motivos de negligencia del Arrendatario o de aquellos por quienes él es responsable, entonces el Arrendatario será responsable por la pérdida total del Buque ante el Arrendador hasta por lo que el Arrendador falle en recuperar de los Aseguradores dentro de seis meses, después de hacerse el reclamo, y deberá pagar el mismo al recibir demanda escrita del Arrendador. DISPONIENDO SIN EMBARGO que, la responsabilidad del Arrendatario, bajo esta cláusula, estará limitada por la diferencia entre la cantidad recuperada de los Aseguradores dentro del período de seis meses, si la hubo, y el valor por pérdida estipulado referido en el Esquema que aquí se aplica, al momento en que tal reclamo se haga o al final del período de seis meses mencionado, cualquiera que sea el primero.”

En *Analysis of Equipment Leasing Contracts*... **Op. cit.** p. 130

El formulario *Standardlease* claramente señala que la responsabilidad del arrendatario estará limitada a la diferencia entre la cantidad recuperada del seguro y el valor por pérdida estipulado del buque —es decir, el valor asegurado— referido en su esquema; más no dice que la responsabilidad del arrendatario sea pagar los saldos pendientes del monto total del contrato, como lo pretende el artículo 417 de LGTOC.

El concepto del valor por pérdida estipulado se contempla en varias cláusulas del formulario y está referido en el ítem 9 del esquema, en él podemos apreciar que la cantidad es diferente para cada año del contrato, ya que va disminuyendo a medida que el buque se deprecia y el arrendatario amortiza su valor en los pagos periódicos del arrendamiento.<sup>306</sup>

Es mediante esta cláusula de limitación de responsabilidad ante la pérdida total del buque, y en general de cualquier bien, que el arrendatario puede defenderse, argumentando el justo equilibrio de las prestaciones, la buena fe contractual, y la práctica comercial aceptada.

*Finalmente el artículo 418*, nos habla de que los gastos y las primas de los seguros deberán ser a cuenta del arrendatario, incluso cuando el arrendador proceda a contratarlos.

---

<sup>306</sup> *Ibíd.* p. 137

Si el arrendatario incumple, el arrendador podrá contratar los seguros, estando los gastos a cuenta del arrendatario. Esto sin perjuicio de que la omisión de esta obligación se considere como causa de rescisión.

Por otra parte, uno de los puntos específicos que debemos comentar respecto a esta Ley, es que no se ocupa sobre la figura de arrendamiento financiero apoyado en hipoteca. Es común que el arrendador se apoye en una hipoteca para adquirir la propiedad de los bienes y así llevar a cabo el arrendamiento financiero. A la vez, ésta se formaliza mediante un contrato accesorio.<sup>307</sup>

Consideramos importante que la Ley estipule el derecho que tiene el arrendador de contraer una hipoteca sobre el bien y de igual manera establezca la obligación que tiene al finalizar el contrato si se pacta la opción de compra, que es entregar el bien al arrendatario libre de gravámenes e hipoteca.

En resumen, las obligaciones de las partes contratantes en el arrendamiento financiero, de acuerdo con la legislación mexicana, son:

Del arrendador:

1. Adquirir la propiedad de los bienes que el arrendatario especifique, del proveedor que el arrendatario haya elegido, artículo 408;
2. Ceder el uso y la posesión de los bienes al arrendatario, artículo 408;

---

<sup>307</sup> *El Arrendamiento Financiero de Buques...* **Op. cit.** p. 44, ver párrafo 123

3. Entregar los documentos necesarios al arrendatario para que éste pueda recibir los bienes o equipo directamente del proveedor, artículo 411;
4. Salvo que se pacte lo contrario, el arrendador no es responsable por los defectos o vicios ocultos de los bienes, pero debe legitimar al arrendatario para ejercer la acción correspondiente contra el proveedor, artículo 414; y por último
5. Aceptar una de las opciones a que tiene derecho el arrendatario al término del contrato o a acordar junto con el arrendatario en una opción en caso de llegar a un vencimiento anticipado en el contrato, artículo 410.

Del arrendatario:

1. Especificar y describir los bienes objeto de arrendamiento y elegir al proveedor, artículo 413;
2. Recibir la entrega de los bienes directamente del proveedor o constructor, siempre que así se pacte en el contrato de arrendamiento financiero, artículo 411;
3. Pagar la renta del contrato de arrendamiento financiero, artículo 408;
4. Conservar y dar mantenimiento, reparaciones al equipo y destinarlo al uso convenido en el contrato de arrendamiento, artículo 412;
5. Asumir los riesgos de pérdida, destrucción, robos, daños o los vicios o defectos ocultos de los bienes que impidan su uso total o parcial. Incluyendo la pérdida total o parcial por causa de fuerza mayor o fortuito, artículo 414;

6. Ejercitar todas las acciones pertinentes para defender el uso o recuperar la propiedad de los bienes, artículo 415;
7. Contratar el seguro de los bienes o equipo, así como el seguro por responsabilidad civil, artículos 417 y 418; y
8. Elegir una de las tres opciones finales, artículo 410.

### 5.3.2 La Ley de Navegación y Comercios Marítimos y el arrendamiento financiero del buque.

El contrato de arrendamiento financiero es un contrato mercantil. Sin embargo, al hablar específicamente del arrendamiento financiero del buque, estamos refiriéndonos a un contrato que es propiamente marítimo.

Debería ser reconocido y tipificado en la clasificación de los contratos de arrendamiento del buque, junto con el arrendamiento puro o simple, el arrendamiento a casco desnudo, el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera y al arrendamiento del buque con opción a compra.

No obstante la LNCM, no se ocupa del contrato de arrendamiento en general, sino que específicamente ofrece reglas respecto al contrato de arrendamiento a casco desnudo, al cual le dedica su Título Quinto, “De los

*contratos de utilización de embarcaciones”, Capítulo II, “Contrato de arrendamiento a casco desnudo”, artículos 114 a 118.<sup>308</sup>*

*En el artículo 114, tiene el error de llamar al arrendamiento a casco desnudo como sinónimo del “fletamento a casco desnudo”, siendo que, históricamente, doctrinalmente y en la práctica, el término no existe.*

*Después en el artículo 115, establece que el arrendatario asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de naviero de la embarcación arrendada a casco desnudo, la cual deberá restituirla al término del contrato.*

En realidad, el arrendatario no tiene la calidad de naviero puesto que no adquiere la propiedad del buque, sino que tiene la calidad de armador del buque en virtud del contrato de arrendamiento a casco desnudo, pues es quien explotará el buque teniendo plena posesión sin ser su propietario.

De hecho, la Ley no distingue entre los conceptos de naviero y armador, pues su artículo 2° los convierte en sinónimos, estableciendo lo siguiente:

*“Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:  
[...]*

*VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.*

---

<sup>308</sup> **Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Diario Oficial de la Federación del 1 de junio del 2006. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2006. p. 33  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>

*IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.*<sup>309</sup>

Aquí comete el error de colocar como sinónimos al naviero y armador, a pesar de que nuestra doctrina señala claramente la diferencia: 1) el naviero es el propietario de un buque, 2) el armador es el titular de la explotación de un buque sea o no su propietario.<sup>310</sup>

Aparentemente, el error de los legisladores radica en que pretendieron tomar de la doctrina inglesa los términos *Owners* —propietarios— y *Charterers* —fletadores—, ya que en sus pólizas así se establecen.<sup>311</sup>

Por ello insistimos en distinguir la teoría de los contratos de utilización de buques, de corte latino, de la clasificación inglesa para las pólizas marítimas.

*Posteriormente, el artículo 116, nos dice que el contrato de arrendamiento a casco desnudo deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento que se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas se estará a lo dispuesto por esta Ley.*

---

<sup>309</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos... **Op. cit.** p. 2

<sup>310</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El naviero, la empresa naviera ...* **Op. cit.** p. 6 y 8

<sup>311</sup> BIMCO Standard Bareboat Charter 2001... **Op. cit.** sin número de página.

Además establece que tal póliza deberá contener como mínimo:

- I. Los elementos de la individualización de la embarcación;
- II. Nombre y domicilio del arrendador y arrendatario;
- III. Lugar y condiciones de la entrega de la embarcación;
- IV. Lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;
- V. Duración del arrendamiento;
- VI. Monto y forma de pago de flete; y
- VII. La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

Si este contenido lo comparamos con las principales estipulaciones que deben contener las pólizas de arrendamiento del buque, de acuerdo con el documento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, las cuales son:

1. La obligación del arrendador de entregar el buque;
2. El pago de la cuota de arrendamiento;
3. La distribución de los riesgos;
4. La conservación del buque (es decir, el mantenimiento y operación);
5. Devolución.<sup>312</sup>

---

<sup>312</sup> *El Arrendamiento Financiero de Buques...* **Op. cit.** p 25 ver párrafo 62 y siguientes

Podemos entonces observar que a la Ley le está faltando: 1) lo relativo a la conservación del buque, y 2) la distribución de los riesgos durante el arrendamiento, en especial la pérdida total del buque.

*En el artículo 117*, se establece que el arrendatario responderá por todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación del buque, tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de éste; el arrendador, por su parte, tiene a cargo las reparaciones por vicios ocultos. Aquí, la Ley no se ocupa de la asunción de riesgos ante el supuesto de pérdida total.

*Finalmente, el artículo 118*, dispone que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo, se podrá pactar la opción de compra del buque, así como otras cláusulas especiales que atiendan a la operación que a través de él se llevará a cabo.

En éste artículo, los legisladores confunden el contrato con la póliza. El contrato de arrendamiento a casco desnudo es autónomo y atiende únicamente tal operación. La póliza en cambio, contiene cláusulas especiales optativas que se incluyen de acuerdo al tipo de arrendamiento. Así, la póliza *Barecon* tiene un apartado con condiciones especiales para el arrendamiento con opción de compra. El contrato de arrendamiento a casco desnudo no incluye la opción de

compra, y la Ley debe ocuparse de aquellas disposiciones particulares del contrato de arrendamiento con opción a compra por separado.

En cuanto al contrato de arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, la Ley no lo tipifica, y solo dispone que el abanderamiento del buque podrá solicitarse siendo propietario de éste o se tenga bajo posesión mediante arrendamiento financiero, en el Título Segundo, “*De la Marina Mercante*”, Capítulo I, “*Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones*”, artículo 11:

*“Artículo 11.- Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:*

*I. Cuando sean de su propiedad; y*

*II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero, celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales [...]”<sup>313</sup>*

De acuerdo con el artículo, el abanderamiento solo se podrá solicitar cuando se tenga la propiedad del buque o cuando esté bajo arrendamiento financiero, pero ¿cuándo esté bajo arrendamiento a casco desnudo?

De acuerdo con el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, en su artículo 12, Arrendamiento a casco desnudo, el Estado tiene la responsabilidad de enarbolar con su pabellón

---

<sup>313</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos... **Op. cit.** p. 7

un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo.<sup>314</sup> Sin embargo, solo el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera es el único que permite bajar el pabellón original del buque e izar el del arrendatario, así como la tripulación original por la de la nacionalidad del arrendatario.

Luego entonces, ¿por qué estipular en la Ley que se podrá solicitar solo cuando el buque se encuentre bajo posesión mediante arrendamiento financiero?

En resumen, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 1) no cuenta con definiciones apropiadas respecto a los personajes del negocio marítimo, 2) no están tipificados los tipos de arrendamiento del buque como los clasifica nuestra doctrina marítima, y 3) no está acorde con las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del cual México es parte.

Todas estas fallas en la Ley las consideramos importantes y deben ser corregidas. Es necesario tipificar los contratos de arrendamiento del buque de tal forma que las partes contratantes tengan un mejor entendimiento y puedan apreciar claramente el negocio marítimo.

---

<sup>314</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques... **Op. cit.** snp

5.3.3 Las obligaciones del arrendamiento marítimo en el “Proyecto de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos” de Salgado.

En la propuesta del “Proyecto de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos” que Salgado publicó en su tesis doctoral en 2006, reconoce a los tipos de arrendamiento del buque, en el Título Sexto, De los Contratos Marítimos, Sección A: De los Contratos de Utilización de los Buques, Capítulo I Del Contrato de Arrendamiento o Locación. Por ejemplo, establece lo siguiente:

**“Título Sexto  
De los Contratos Marítimos.  
Sección A: De los Contratos de Utilización de los Buques.  
Capítulo I  
Del Contrato de Arrendamiento o Locación.**

*ARTÍCULO 271.- El contrato de arrendamiento o locación es aquél por el cual, una parte llamada arrendador o locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte llamada arrendatario o locatario, por un período determinado y mediante el pago de una renta también determinada.*

*Se entenderá que el contrato es el mismo, si se trata de un buque arrendado o locado a casco desnudo o limpio, o bien si está armado o equipado.*

*ARTÍCULO 272.- También se incluirá en este contrato el arrendamiento o locación del buque a casco desnudo con la dimisión de bandera y el contrato de arrendamiento o locación del buque con opción de compraventa de éste.<sup>315</sup>*

Igualmente, contiene disposiciones específicas para el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, como es la obligación del arrendador de cubrir los gastos correspondientes de la dimisión del pabellón, de acuerdo con su artículo 276, párrafo cuarto.

---

<sup>315</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. La Historia de un Proyecto... **Op. cit.** p. 726 y siguientes

Asimismo, contiene la obligación de garantizar al arrendatario que, a la compra del buque, esté libre de gravámenes e hipotecas marítimas, la cual es específica para el arrendamiento del buque con opción a compra.

No obstante, el proyecto no se ocupa del arrendamiento financiero del buque. Por ello ofrecemos a continuación las obligaciones para cada contrato de arrendamiento, incluido el arrendamiento financiero del buque.

1. En un Arrendamiento Simple o Puro del Buque.

Del arrendador:

- a. Entregar el buque al locatario, transfiriéndole la tenencia en el lugar y tiempo convenidos, con sus accesorios y documentos; o bien, los que acuerden las partes;
- b. Entregar el buque en estado de navegabilidad;
- c. Avituallar al buque y dotarlo de tripulación;
- d. Responder de los daños y perjuicios que sufra el locatario como consecuencia de la innavegabilidad del buque, a menos que se trate de un vicio oculto;
- e. Garantizar al arrendatario el uso y goce pacífico del buque;
- f. Todas las demás, que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

Del arrendatario:

- a. Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo convenidos;
- b. Destinarlo al uso convenido o al que, por su naturaleza o características, está destinado a prestar;
- c. Pagar la renta acordada, en la forma y plazos previstos en el contrato;
- d. Asumir los gastos de la explotación comercial y marítima, o bien aquellos convenidos.
- e. Devolver el buque al término del contrato, en el lugar pactado y en el mismo estado en el que lo recibió, con excepción de los daños producidos por fuerza mayor y de los deméritos derivados del uso normal del buque.
- f. Todas las demás que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.<sup>316</sup>

## 2. En un Arrendamiento a Casco Desnudo del Buque.

Del arrendador:

- a. Entregar el buque al locatario, transfiriéndole la tenencia en el lugar y tiempo convenidos, con sus accesorios y documentos; o bien, los que acuerden las partes;
- b. Entregar el buque en estado de navegabilidad;

---

<sup>316</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento ... **Op. cit.** p 16

- c. Responder de los daños y perjuicios que sufra el locatario como consecuencia de la innavegabilidad del buque, a menos que se trate de un vicio oculto;
- d. Garantizar al arrendatario el uso y goce pacífico del buque;
- e. Todas las demás, que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

Del arrendatario:

- a. Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo convenidos;
- b. Destinarlo al uso convenido o al que, por su naturaleza o características, está destinado a prestar;
- c. Avituallar al buque;
- d. Pagar la renta acordada, en la forma y plazos previstos en el contrato;
- e. Asumir los gastos de la explotación comercial y marítima, o bien aquellos convenidos;
- f. Devolver el buque al término del contrato, en el lugar pactado y en el mismo estado en el que lo recibió, con excepción de los daños producidos por fuerza mayor y de los deméritos derivados del uso normal del buque.
- g. Todas las demás que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.<sup>317</sup>

---

<sup>317</sup> **Ídem.**

El arrendamiento a casco desnudo se distingue del arrendamiento puro o simple por la obligación que tiene el arrendatario de avituallar el buque y dotarlo de una tripulación.

### 3. En un Arrendamiento a Casco Desnudo con Dimisión de Bandera.

Del arrendador:

- a. Las mismas que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo; pero además
- b. Dimitir la bandera que el buque porta con la intervención del Cónsul, así como bajar la tripulación original del buque.

Del arrendatario:

- a. Las mismas que en el contrato de arrendamiento a casco desnudo; pero además
- b. Abanderar la embarcación con la nacionalidad bajo la cual va a operar y tripular la embarcación con nacionales del Estado cuyo pabellón porta ahora.<sup>318</sup>

El arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera contiene obligaciones similares al arrendamiento a casco desnudo, solo que el arrendatario es quien tiene la obligación de cambiar la nacionalidad del buque y el arrendador debe dimitir la bandera que el buque portaba.

---

<sup>318</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. La Historia de un Proyecto... **Op. cit.** p. 728

En México, la dimisión del pabellón se realiza mediante la misión consular mexicana con presencia en el Estado al que pertenecía el buque. El cónsul expide un pasavante el cual se deberá portar a bordo del buque, con lo que permitirá al buque y su tripulación navegar hasta aguas territoriales mexicanas, para que adquiera su matrícula y pabellón mexicano en el puerto designado por la Dirección General de Marina Mercante y la tripulación.<sup>319</sup>

#### 4. En un Arrendamiento del Buque con Opción a Compra.

En el arrendamiento con opción a compra las partes contratantes tienen, además de las obligaciones del contrato de arrendamiento a casco desnudo, las siguientes:

Del arrendador, ahora vendedor:

- a. Entregar el buque en propiedad formalmente al comprador, al concluir el contrato de arrendamiento o locación con opción a compra;
- b. Garantizar al comprador que el buque en el momento de entrega está libre de todo gravamen y garantías o de cualquier adeudo o hipoteca marítima;
- c. Cubrir los gastos de impuestos consulares, notariales o cualquier otro gasto en relación con la operación de venta y registro correspondientes al pabellón que el buque porta en el momento de la entrega, incluidos aquellos gastos de dimisión de la bandera.

---

<sup>319</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra... **Op. cit.** Sin número de página.

- d. Entregar, al último pago, al comprador la factura o documento probatorio de la propiedad de la embarcación, debidamente legalizados y certificados, y un certificado de la libertad de gravámenes o garantías.
- e. Entregar el acta de dimisión del pabellón que porta el buque al momento de la entrega.
- f. Entregar al comprador los certificados de seguridad de casco o maquinaria oficiales y todos los planos de construcción de la embarcación.

Del arrendatario, ahora comprador:

- a. Recibir la entrega de la propiedad del buque al concluir el arrendamiento o locación con opción de compra.
- b. Pagar los gastos en que haya incurrido, por su cuenta, durante el arrendamiento del buque con opción a compra.
- c. Cubrir los gastos de impuestos, consulares, notariales o cualquier otro gasto del registro o matrícula de la embarcación en el pabellón del Estado bajo el cual va a operar.
- d. Cubrir, en caso de ser necesario, los gastos de repatriación del capitán y oficiales y los demás miembros de la tripulación.<sup>320</sup>

##### 5. En un Arrendamiento Financiero del Buque.

Del arrendador financiero:

---

<sup>320</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. La Historia de un Proyecto... **Op. cit.** p. 728

- a. Adquirir la propiedad del buque que el arrendatario señale y especifique, del proveedor que el arrendatario haya elegido;
- b. Ceder el uso y goce del buque al arrendatario, en el tiempo y lugar convenidos;
- c. Transferir al arrendatario, el derecho de buscar compensación del proveedor, en caso de defectos o vicios ocultos del buque. No es responsable por los daños y perjuicios que el arrendatario sufra por éstos.
- d. Garantizar al arrendatario, el uso y goce del buque sin perturbaciones de terceros por derechos de garantía sobre el buque.
- e. Al concluir el contrato, si las partes acuerdan llevar a cabo la venta del buque a un tercero, el arrendador deberá permitir la participación del arrendatario en el precio del buque y ambos se repartirán en la forma pactada el producto de la venta; o
- f. Si las partes acuerdan renovar el contrato, entonces el arrendador aceptará recibir una renta inferior durante el período en que se prorrogue el contrato; y finalmente
- g. Si las partes acuerdan en la opción de compra del buque, el arrendador deberá transferir la propiedad del buque al arrendatario a cambio del pago de un valor residual. En éste caso, el arrendador deberá garantizar que el buque está libre de todo gravamen y hipoteca marítima;
- h. Todas las demás que deban figurar en la póliza de arrendamiento financiero de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes.

Del arrendatario financiero:

- a. Especificar las características del buque y elegir al proveedor del cual el arrendador va a adquirir la propiedad;
- b. Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo convenidos;
- c. Pagar el precio convenido, en la forma y plazos determinados;
- d. Destinar el buque al uso convenido;
- e. Asumir los riesgos de pérdida del buque. Sin embargo, su responsabilidad está limitada al valor asegurado del buque;
- f. Devolver el buque al término del contrato, en el lugar pactado y en el mismo estado en que lo recibió, con la excepción del desgaste y uso natural;
- g. Elegir la opción terminal y notificarle al arrendador con un mes de anticipación, respondiendo de los daños y perjuicios en caso de su incumplimiento;
- h. Todas las demás que deban figurar en la póliza de locación o arrendamiento, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

Cada tipo de arrendamiento se distingue por el grado de responsabilidad que tiene el arrendador sobre el buque. Por ejemplo, el arrendador es responsable por la navegabilidad del buque y sus defectos en el arrendamiento a casco desnudo, mientras que en el arrendamiento financiero, tan solo se

compromete a transferir al arrendatario el derecho de buscar compensación del proveedor, ya sea para realizar los trabajos de reparación o bien, para buscar compensación económica.

El arrendatario, por otra parte, asume la responsabilidad por los daños ocasionados al buque, derivados de la operación en el contrato de arrendamiento a casco desnudo, sin embargo, en el contrato de arrendamiento financiero, asume además los riesgos de pérdida del buque.

## **CONCLUSIONES**

La Convención UNIDROIT es un intento por unificar las reglas convencionales del arrendamiento financiero encontradas en dos tipos de sistemas jurídicos distintos, el inglés y el francés. Podemos decir que la Convención es equitativa, pues otorga derechos tanto para el arrendador como para el arrendatario para ser ejercidos en caso de incumplimiento de la contraparte, sin olvidarse de brindar una ventana u oportunidad dentro de la cual pueda subsanar la falta o incumplimiento. Sin embargo, falla en cuanto al tema de la asunción de riesgos, ya que de ésta cláusula no se ocupa.

Ahora bien, en cuanto a la legislación nacional, la figura contractual tiene la característica de ser lesiva, primero por que la Ley General de Títulos y

Operaciones de Crédito tiende a proteger al arrendador, estipulando cargas excesivas contra el arrendatario, y segundo porque la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no tipifica al contrato y tampoco establece las obligaciones características de las partes en él.

El precepto jurídico que contienen aspectos lesivos en relación al arrendamiento financiero marítimo es, en efecto, el artículo 417 de la LGTOC que dispone sobre la obligación excesiva del arrendatario de pagar, en caso de pérdida total del buque, las rentas que queden pendientes para completar el monto total del contrato, sin que se mencione que éste puede limitar su responsabilidad al valor asegurado del buque.

Dicho artículo da lugar a que en la relación contractual del arrendamiento financiero se produzca un enriquecimiento injustificado del arrendador en detrimento del arrendatario.

Estas leyes no cuidan el justo equilibrio en las prestaciones en el contrato, por lo que no son adecuadas para regular el arrendamiento financiero marítimo.

**CAPÍTULO VI. LA PRÁCTICA REAL DEL  
ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE BUQUES POR  
PARTE DE PETRÓLEOS MEXICANOS. EL ANÁLISIS DEL  
CONTRATO MODELO DE PEMEX**

## **6.1 GENERALIDADES.**

Habiendo identificado el aspecto lesivo del arrendamiento financiero del buque en nuestra legislación nacional, corresponde ahora revisar un ejemplo real del contrato.

El capítulo está dedicado a revisar la práctica llevada a cabo por Petróleos Mexicanos en el 2008. Se trata de la Licitación Pública Internacional para arrendar a la paraestatal cinco buques petroleros bajo el contrato de arrendamiento financiero. Lo anterior se pretende alcanzar mediante la observación de las cláusulas en su contrato modelo.

De esta manera cotejaremos las condiciones que el arrendatario debe pactar para proteger sus intereses, contra los términos y condiciones puestos en práctica por PEMEX dentro de su contrato modelo.

Antes de iniciar con el estudio del contrato, ofrecemos un breve preámbulo sobre la historia de su flota petrolera y sus etapas de renovación, con el objeto de conocer la evolución en sus contrataciones y el contexto bajo el cual se llevó a cabo el arrendamiento financiero.

## 6.2 BREVE HISTORIA DE LAS ETAPAS DE RENOVACIÓN DE LA FLOTA PETROLERA EN PEMEX.

Desde el inicio de su actividad marítima, PEMEX ha vivido distintas etapas de renovación de su flota petrolera. La primera, comprendió de 1967 a 1970, en la que se adquirieron catorce buques de origen japonés y tres de origen inglés, mediante contratos de construcción con astilleros.

A partir de 1970, la importación de petróleo crudo y gasolinas se hizo necesaria en incremento, llegando a los volúmenes de importación más altos en 1973 y 1974, lo que hizo que Petróleos Mexicanos se apoyara en buques fletados a tiempo para completar el tonelaje requerido.<sup>321</sup>

Posteriormente se formuló un nuevo programa para cubrir las necesidades del tonelaje hasta 1980, con lo que se tuvo la segunda renovación de su flota petrolera, en la cual se adquirieron seis buques más, nuevamente, mediante contratos de construcción, adjudicados ahora a dos astilleros holandeses, durante 1973 y 1975.<sup>322</sup>

En el año de 1983, se realizó un esfuerzo por disminuir el número de embarcaciones fletadas y el gasto que implicaban, sin embargo, de 1980 a 1987,

---

<sup>321</sup> **Transportes Marítimos y Administración Portuaria en México.** Petróleos Mexicanos. México, 1988. p. 43 y 44

<sup>322</sup> **idem.**

Petróleos Mexicanos continuaba operando con una flota combinada, es decir, con buques propios y con buques fletados a tiempo. Inclusive, cuando la necesidad de tonelaje no justificaba fletar un buque por tiempo determinado, se contrataba por viaje.

A finales de los años noventa, se planteó la necesidad de mejorar el desempeño de la flota, que, debido a su antigüedad, acentuaban la brecha de eficiencia operativa.<sup>323</sup>

Con las enmiendas en el año 2003 al Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), el cual establece requisitos para los buques petroleros tales como el uso de doble casco, Pemex Refinación inició el retiro de los buques propios de casco sencillo, sustituyéndolos por buques fletados a tiempo.<sup>324</sup>

Posteriormente, en abril del 2007, el Consejo de Administración de Pemex Refinación autorizó la adquisición mediante arrendamiento financiero de 10 buques. Con lo que, Petróleos Mexicanos lanzaría la Convocatoria de Licitación Pública Internacional para el arrendamiento financiero de cinco buques, y cinco más bajo arrendamiento a casco desnudo, como apoyo al tonelaje requerido para cubrir la demanda de distribución del hidrocarburo en el país, siendo ésta,

---

<sup>323</sup> **Testimonio del Testigo Social: El Arrendamiento Financiero con Opción de Compra del Buque Tanque “Ocean Cygnet” por el Lic. David Shields Campbell** (Testigo Social PF022). México DF. A 9 de mayo del 2011. p. 2. Consultado en Internet, el 16 de noviembre del 2011 en: <http://energiaadebate.com/wp-content/uploads/2011/05/controlador.pdf>

<sup>324</sup> **Ibídem.** p. 3

la tercera renovación de la flota petrolera en su historia, bajo un esquema, por primera vez, de arrendamiento financiero.<sup>325</sup>

En dicha convocatoria, se establece el contrato modelo de arrendamiento financiero, elaborado por Pemex Refinación a través de un grupo de expertos legales, financieros y marítimos, dentro del cual tuve la oportunidad de participar mediante el Servicio Social Universitario.

En 2008 se llevó a cabo la Licitación Pública, logrando contratar cuatro buques mediante arrendamiento financiero, los cuales recibieron los nombres de Chicontepec, Burgos, Tampico y Bicentenario, quedando pendiente la adquisición de uno más.

Más adelante, bajo el régimen especial de contratación que emana de la Reforma Energética aprobada por el Congreso de la Unión en octubre de 2008, se realizó, el 29 de julio del 2010 Petróleos Mexicanos lanzó una nueva licitación para la adquisición de cinco buques mediante la compra de contado o el arrendamiento financiero.<sup>326</sup>

---

<sup>325</sup> “Convocatoria para arrendamiento financiero con opción a compra, a precio fijo, hasta cinco buquetanques para productos petrolíferos” Diario Oficial de la Federación, 27 de diciembre del 2007. **Convocatoria 017/07**. México, 2007. PEMEX Refinación. Sin número de página. <http://web.compranet.gob.mx:8000/HSM/UNICOM/18576/2007/022/261134.doc>

<sup>326</sup> *Licitación Pública Internacional Abierta a la Participación de cualquier Interesado [...] Convocatoria 01/2010 Licitación No. R0 LP 906 001. PEMEX Refinación*. Diario Oficial de la Federación, 29 de julio del 2010. Sin número de página. Consultado en Internet el 30 de enero del 2011 en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5153639&fecha=29/07/2010](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5153639&fecha=29/07/2010)

Sin embargo, el 8 de octubre del mismo año, se declaró desierta la licitación, pues las propuestas de buques recibidas no resultaron técnica y económicamente aceptables.

Aquello provocó que se iniciara un estudio de mercado por parte de Pemex Refinación, en el que se concluyó que la adquisición de buques a través de adjudicación directa representaba un ahorro económico sustancial con respecto a la adquisición a través del procedimiento de licitación.<sup>327</sup>

Finalmente, el 17 de mayo del 2011, Pemex arrendó el buque “*Ocean Cygnet*” mediante una operación de arrendamiento financiero, por adjudicación directa a su filial P.M.I. Norteamérica SA de CV, quien a su vez lo compró de la compañía Glencore,<sup>328</sup> siendo éste el arrendamiento financiero más reciente.

La adjudicación directa, se realizó en concordancia con lo estipulado por el artículo 57 de la Ley de Petróleos Mexicanos, que faculta a la paraestatal a recurrir a la adjudicación directa después de declarar desierta una licitación.<sup>329</sup>

A continuación estudiaremos el contrato de arrendamiento financiero. Tomaremos para su estudio, el **Documento 13 Modelo de Contrato de las Bases para la Licitación Pública Internacional No. 18576018-022-07**, emitido

---

<sup>327</sup> Testimonio del Testigo Social: El Arrendamiento Financiero con Opción de Compra del Buque Tanque “*Ocean Cygnet*” por el Lic. David Shields Campbell... **Op. cit.** p. 4

<sup>328</sup> **Ibídem.** p. 10

<sup>329</sup> **Ley de Petróleos Mexicanos.** Diario Oficial de la Federación del 28 de noviembre del 2008. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2008. p. 27

de manera definitiva en el Acta de la Séptima Junta de Aclaraciones No. 058, el 15 de abril del 2008,<sup>330</sup> —referido en adelante como contrato modelo—.

### **6.3 EL CONTRATO MODELO DE PEMEX.**

El contrato modelo de Pemex es extenso. Para fines de la tesis creemos más oportuno señalar las siguientes cláusulas, aunque las demás también son importantes:

1. Décimo Tercera.- Entrega y Recepción del Buque.
2. Décima Séptima.- Riesgos a cargo de las partes.
3. Vigésima.- Seguros.
4. Trigésima Séptima.- Vencimiento Anticipado y Pérdida Total o Extravío del Buque.
5. Trigésima Cuarta.- Rescisión administrativa.
6. Segunda.- Objeto.
7. Octava.- Opción terminal.

Estas representan aquellos puntos relativos a la asunción de riesgos en el contrato, siendo cotejadas con el precepto jurídico de la LGTOC que las

---

<sup>330</sup> Bases de Licitación Pública Internacional para el arrendamiento financiero con opción a compra, a precio fijo, de hasta cinco buque tanques existentes con fecha de terminación de construcción 2005 o 2006 o 2007 o 2008, con porte mínimo de 40,000 toneladas de peso muerto, para productos petrolíferos. Acta de la Séptima Junta de Aclaraciones. No. de Acta 058. PEMEX-Refinación. México, 25 de marzo del 2008. p 37. Disponible en Compranet, con el número de licitación 18576018-022-07. <http://web.compranet.gob.mx/>

sustenta, y con su cláusula correspondiente en el formulario de contrato *Standardlease*.

Las cuales tienen que ver con la siguiente clasificación:

- A. Cláusulas relativas a la entrega del buque y responsabilidad por defectos.
- B. Cláusulas relativas a la distribución de los riesgos.
- C. Cláusulas relativas a la terminación del contrato.

### 6.3.1 Cláusulas relativas a la entrega y la responsabilidad por defectos del buque.

Esta sección está compuesta por la cláusula Décimo Tercera, Entrega y Recepción del Buque; y por la cláusula Décima Séptima, Riesgos a Cargo de las partes.

*La cláusula Décimo Tercera, Entrega y Recepción del Buque, establece lo siguiente:*

***“DÉCIMA TERCERA.- ENTREGA Y RECEPCIÓN DEL BUQUE***

*“La ARRENDADORA se obliga a presentar el BUQUE en el puerto mexicano de \_\_\_\_\_ dentro de la ventana del 25 de julio al 23 de octubre de 2008 y a notificar con 30 y 15 días de anticipación su fecha estimada de arribo.[...]”*

*“El BUQUE se considerará entregado por la ARRENDADORA en el momento en que se emita el Certificado de Aceptación, para lo cual:*

- a) *“La ARRENDADORA habrá presentado el documento original que acredite la propiedad del BUQUE en su favor y entregado la copia certificada del mismo a la ARRENDATARIA.*
- b) *“El resultado de la Inspección de Aceptación, deberá ser satisfactorio en su totalidad.[...]”*

*“Cumplido todo lo anterior, la ARRENDATARIA emitirá el CERTIFICADO DE ACEPTACION. A partir de este momento la ARRENDATARIA por su cuenta procederá a realizar los trámites de matriculación, importación temporal y abanderamiento del BUQUE como MEXICANO, eximiéndose a la ARRENDADORA del tiempo y trámites involucrado en dicho proceso. [...]”<sup>331</sup>*

El arrendador es responsable de entregar el buque durante el tiempo establecido, de lo contrario el arrendador es inelegible como participante en la licitación pública.

Esta disposición discrepa con la del formulario *Standardlease*, cláusula 6, Defectos del Buque, pues el arrendador no se responsabiliza si el tiempo de entrega del buque no se cumple.

Por otro lado, en la cláusula *Décimo Séptima, Riesgos a Cargo de las Partes*, Pemex hace responsable al arrendador por los defectos y vicios ocultos en el buque al momento de la entrega y al cabo de un período de 12 meses después de la misma:

**“DÉCIMA SÉPTIMA.- RIESGOS A CARGO DE LAS PARTES**

*La ARRENDATARIA se obliga a responder de todos los riesgos, robos, destrucción o daños que sufiere o se ocasionen al*

---

<sup>331</sup> **Ibíd.** p. 47

*BUQUE a partir de la emisión del CERTIFICADO DE ACEPTACIÓN.*

*La ARRENDADORA se obliga a responder a plena satisfacción de la ARRENDATARIA de cualquier responsabilidad relacionada con defectos o vicios ocultos que se presenten dentro de los 12 (DOCE) meses a partir de la emisión del CERTIFICADO DE ACEPTACIÓN, incluyendo aquellas fallas, defectos o vicios ocultos que resulten de las inspecciones tipo Check List que se realizarán durante el primer viaje operativo del BUQUE.<sup>332</sup>*

La responsabilidad de buscar compensación por los defectos del buque, que originalmente le corresponde al arrendatario en la práctica, de acuerdo con el formulario *Standardlease*, se transfiere al arrendador en el contrato modelo de Pemex.

El artículo 414 de la LGTOC, sin embargo, establece que, salvo pacto en contrario, los vicios o defectos ocultos de los bienes son a riesgo del arrendatario.

Pero, como Pemex es una paraestatal y su operación de arrendamiento está regulado por la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, del artículo 53, párrafo segundo,<sup>333</sup> la responsabilidad de los vicios y defectos ocultos del bien en arrendamiento, es del arrendador.

---

<sup>332</sup> **Ibídem.** p. 49

<sup>333</sup> **Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.** Diario Oficial de la Federación, 4 de enero del 2000. Cámara de Diputados. México, 2009. p. 36 <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/14.pdf>

Las cláusulas relativas a la entrega y defectos del buque en el contrato modelo no siguen la práctica común y fueron modificadas a favor del arrendatario.

### 6.3.2 Cláusulas relativas a la distribución de los riesgos.

Las cláusulas a comparar en este apartado son la cláusula Vigésima, Seguros; y la cláusula Trigésimo Séptima, Vencimiento Anticipado y Pérdida Total o Extravío del Buque. Estas pueden ser estudiadas en el cuadro comparativo entre la póliza *Standardlease*, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y el contrato modelo de Pemex, vertidas el anexo II de éste trabajo.

*La cláusula Vigésima, Seguros, del contrato modelo* coloca al arrendatario como exclusivo beneficiario del seguro:

#### ***“VIGÉSIMA.- SEGUROS***

*Será de la exclusiva competencia de la ARRENDATARIA contar con las pólizas correspondientes para mantener asegurado el BUQUE objeto de este contrato, de conformidad con las estrategias de Petróleos Mexicanos en materia de seguros.”*<sup>334</sup>

El derecho que el arrendador tiene para ser el beneficiario del seguro, con la práctica aceptada, reflejada en el formulario *Standardlease*, en su cláusula 12,

---

<sup>334</sup> Bases de Licitación Pública Internacional... **Op. cit.** p. 50

Seguros, y en el formulario *Barecon 2001*, en su cláusula 13, Seguro y Reparaciones, es transferido al arrendatario en el contrato modelo de Pemex.

Tales cláusulas nos dicen que el arrendatario es responsable de asegurar el buque y debe colocar como beneficiario al arrendador, de manera que el pago de la indemnización se haga al arrendador y éste lo distribuya con el arrendatario de acuerdo a los intereses de cada parte.

Por otro lado, el artículo 417 de la LGTOC, obliga al arrendatario particular, a colocar como primer beneficiario al arrendador.

Frente a las constantes preguntas y protestas de los licitantes en cuanto a éste punto, la declaración que Pemex dio en la segunda junta de aclaraciones llevada a cabo el 21 de febrero del 2008 fue la siguiente:

*“Las estrategias de Pemex en materia de seguridad están reguladas en el artículo 5 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y están de acuerdo con las condiciones en las que se desarrollan sus operaciones.”<sup>335</sup>*

El artículo 5 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, establece la responsabilidad que tienen las dependencias del Estado de asegurar el bien en arrendamiento, pero no dice que deban colocar

---

<sup>335</sup> Bases de Licitación Pública Internacional... Acta de Segunda Junta de Aclaraciones. No. de Acta 028. PEMEX-Refinación. México, 21 de febrero del 2008. p. 26

como beneficiario al arrendador, por lo que se entiende que se asegurará a beneficio de la paraestatal.<sup>336</sup>

Lo anterior pone en evidencia que la legislación mexicana protege a las empresas del Estado como arrendatarias financieras en cuanto a la asunción de riesgos, pero no sucede así para los particulares.

Por otra parte, la cláusula *Trigésimo Séptima, Vencimiento Anticipado y Pérdida Total o Extravío del Buque*, se establece lo siguiente respecto al riesgo de pérdida total del buque:

***“TRIGÉSIMA SÉPTIMA.- VENCIMIENTO ANTICIPADO Y PÉRDIDA TOTAL O EXTRAVÍO DEL BUQUE.***

*“La ARRENDATARIA podrá dar por vencido anticipadamente el contrato en los casos siguientes:*

*“(a)En caso de que la ARRENDATARIA determinará, por así convenir a sus intereses, pagar anticipadamente, previa evaluación correspondiente, ésta notificará por escrito a la ARRENDADORA con al menos 30 días de anticipación su intención de pago anticipado y las partes convienen que si se llegara a generar un costo por rompimiento de fondeo, dicho costo se trasladará a la ARRENDATARIA y el mismo será determinado conforme a la siguiente formula \* [...]*

---

<sup>336</sup> Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público...**Op. cit.** p. 4 y 5

\* *“Metodología para cotizaciones de pago para créditos a tasa fija en dólares.*

*Procedimiento:*

- *Se determinará la tasa del activo sustituto con base a las características del crédito original (período de gracia, periodicidad y monto de amortizaciones, frecuencia de pago de intereses) para el plazo remanente a tasa fija, empleando la curva de los BONOS DE PETRÓLEOS MEXICANOS en dólares americanos dos días antes de la fecha del prepago.*
- *Los datos de la curva mencionada en el punto anterior representan los nodos a partir de los cuales se calcularán las tasas cupón cero (ZCR) y que se emplearán para estimular la tasa correspondiente a cada fecha de pago de interés mediante interpolación lineal, de tal forma que a partir de esta información se puedan calcular las tasas Foward (FWD) y los factores de descuento (FD) empleando Bootstrapping.*
- *Se calcularán los valores presentes (VP) de acuerdo al perfil de flujos y empleando la tasa del crédito original.*

“(b) En caso de pérdida total o extravío del Buque derivado de la operación, ya sea por caso fortuito o fuerza mayor o cualquier otra causa, y el Buque sufra daños que constituyan una pérdida total, la ARRENDATARIA notificará por escrito a la ARRENDADORA dentro de los primeros 5 días hábiles, contados a partir de que se obtenga la dictaminación de la pérdida por parte de la aseguradora.

“La ARRENDADORA no tendrá participación del ingreso de la indemnización por parte de los aseguradores.

“Sin embargo en dicho supuesto, la ARRENDATARIA se obliga a continuar pagando la contraprestación pactada, en los términos consignados en la Tabla de Amortizaciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 414 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, o bien por así convenir a sus intereses, optar por el vencimiento anticipado señalado en el inciso a) de esta cláusula.”<sup>337</sup>

El inciso (b) de la cláusula anterior estipula la asunción del riesgo por parte del arrendatario ante la pérdida del buque, independientemente de que éste se pierda por causa fortuita, de fuerza mayor o de cualquier otra causa, el

---

• Una vez que se tenga la suma de valores presentes se le restará al Saldo Vigente, siendo la diferencia el costo de rompimiento del crédito o costo por prepago. Si la diferencia es menor que cero, no habrá costo de prepago por parte de la ARRENDATARIA.

Definiciones:

R= Tasa del arrendamiento financiero

i= Período

S<sub>i</sub>= Saldo inicial del período

S<sub>1</sub>= Saldo Vigente a la fecha de pago anticipado (monto total de las rentas pendientes de pago)

A<sub>i</sub>= Amortización al final del período

Δd<sub>i</sub>= Días en el período

ZCR<sub>i</sub>= Tasa cupón cero en período i

FD<sub>i</sub>= Factor de descuento en período i

VP<sub>i</sub>= Valor Presente del flujo completo en el período i

n= trimestres restantes en el período de tasa fija

Calculo

1	S <sub>1</sub>	A <sub>1</sub>	Δd <sub>1</sub>	ZCR <sub>1</sub>	FD <sub>1</sub>	VP <sub>1</sub>	...
2	S <sub>2</sub>	A <sub>2</sub>	Δd <sub>2</sub>	ZCR <sub>2</sub>	FD <sub>2</sub>	VP <sub>2</sub>	...
...	...	...	...	...	...	...	...
n	S <sub>n</sub>	A <sub>n</sub>	Δd <sub>n</sub>	ZCR <sub>n</sub>	FD <sub>n</sub>	VP <sub>n</sub>	...
						ΣVP <sub>i</sub>	

$$SVP = \left[ \sum_{i=1}^n (S_i R \frac{\Delta d_i}{360} + A_i) \cdot FD_i \right] - S_1 \cdot FD_1$$

$$\text{Costo}_{\text{ prepago}} = \text{Max}(SVP - S_1, 0)$$

<sup>337</sup>Bases de Licitación Pública Internacional. Acta de la Séptima Junta de Aclaraciones... Op. cit. p. 61

arrendatario se obliga a continuar pagando la contraprestación pactada, o bien puede optar por el pago anticipado del buque, de acuerdo con el inciso (a).

Cuándo se elija el pago anticipado del buque, la arrendataria asumirá, cuando los haya, los costos por rompimiento de fondeo, que son aquellas sumas debidas correspondientes a la tasa de interés por los fondos adquiridos por el arrendador para otorgar el servicio del arrendamiento financiero del buque. Esto es en específico para un arrendamiento financiero con apoyo en hipoteca.

En esencia, Pemex se obliga a asumir los riesgos por pérdida del buque, pero limitando su responsabilidad al valor del buque, incluyendo la comisión por rompimiento de fondeo derivado del pago anticipado del buque.

Esta es precisamente la cláusula de asunción de riesgos o *hell or high water*. Por lo que podemos afirmar que el *contrato modelo* no es un arrendamiento con opción a compra del buque, sino que es un verdadero arrendamiento financiero del buque.

Pemex tiene una gran ventaja como paraestatal, pues primero recibe la indemnización del seguro y después paga el dinero que le corresponda al arrendador.

En cambio, los arrendatarios particulares deberán colocar al arrendador como el beneficiario del seguro y además pagar las rentas pendientes del contrato en caso de que el seguro no alcance a cubrirlas, de acuerdo con el artículo 417 de la LGTOC, el cual, cabe enfatizar, no dice que el arrendador deba distribuir el pago de la indemnización con el arrendatario, de acuerdo con sus intereses correspondientes, como lo hacen las pólizas marítimas.

### 6.3.3 Cláusulas relativas a la terminación del contrato.

Finalmente tenemos las cláusulas relativas a la terminación del contrato, son la cláusula Trigésimo Cuarta, Rescisión Administrativa; cláusula Segunda, Objeto; y cláusula Octava, Opción Terminal.

La primera se ocupa de la terminación por incumplimiento; las siguientes se ocupan de la terminación por extinción del período. En la última se contempla la opción terminal de compra del buque.

La cláusula *Trigésimo Cuarta, Rescisión Administrativa*, dispone primero, los derechos que el arrendatario puede ejercer en contra del arrendador y viceversa ante el incumplimiento de una obligación:

#### ***“TRIGÉSIMA CUARTA.- RESCISIÓN ADMINISTRATIVA***

*“La ARRENDATARIA podrá, por causas imputables a la ARRENDADORA, rescindir administrativamente el contrato,*

cuando esta incumpla con cualquiera de las siguientes obligaciones:

[...]

*“En caso de incumplimiento de la ARRENDADORA a cualquiera de las obligaciones del Contrato, la ARRENDATARIA podrá optar entre exigir el cumplimiento del mismo y el pago de las penas convencionales por el atraso, o declarar la rescisión administrativa conforme al procedimiento que se señala en la cláusula denominada Procedimiento de Rescisión Administrativa del Contrato y hacer efectiva la garantía otorgada, sin menoscabo de que la ARRENDATARIA pueda ejercer las acciones judiciales que procedan.*

*“Dicha rescisión operará de pleno derecho, sin necesidad de declaración o resolución judicial, bastando que se cumpla con el procedimiento señalado en la cláusula denominada PROCEDIMIENTO DE RESCISIÓN ADMINISTRATIVA DEL CONTRATO.*

*“Si la ARRENDADORA es quien decide rescindirlo, será necesario que acuda ante la autoridad judicial y obtenga la resolución correspondiente[...]<sup>338</sup>*

PEMEX Refinación, como dependencia Estatal, tienen derecho a rescindir el contrato al arrendador ante un incumplimiento de éste, sin necesidad de un procedimiento judicial. Esto es en virtud del artículo 54 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.<sup>339</sup>

Por otra parte, si el arrendador es quien decide ejercer la acción ante incumplimiento, deberá primero rescindir el contrato acudiendo ante una autoridad judicial y obteniendo la resolución correspondiente, para después solicitar la posesión del buque. Esto es en virtud del artículo 98 segundo párrafo,

---

<sup>338</sup> *Ibídem.* p. 58

<sup>339</sup> Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público... *Op. cit.* p. 36

del Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.<sup>340</sup>

Con ello muestra que, pactando la condición de rescisión ante autoridad judicial, es la manera de defenderse ante el aspecto lesivo del artículo 416 de la LGTOC.

Por último, las opciones finales en el contrato modelo de Pemex, son contempladas, primero, en la cláusula *Segunda, Objeto*, la cual estipula lo siguiente:

**“SEGUNDA.- OBJETO**

*La ARRENDADORA se obliga a adquirir el BUQUE, de conformidad con las características que se especifican en el ANEXO 1 y a conceder el uso y goce del mismo a la ARRENDATARIA por un PLAZO FORZOSO de 10 años, mediante el pago de la renta señalada en la cláusula denominada RENTA Y PLAZO FORZOSO y al concluir el mismo, la ARRENDATARIA deberá ejercer la opción de compra de conformidad con lo establecido en el presente instrumento.”<sup>341</sup>*

Por lo que se cumple con lo dispuesto en el artículo 410 de la LGTOC, que permite a las partes pactar, desde un inicio, por la opción terminal de compra del bien arrendado.

---

<sup>340</sup> **Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Servicios del Sector Público.** Diario Oficial de la Federación, 28 de julio del 2010. Cámara de Diputados. México, 2010. p. 41 [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAASSP.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAASSP.pdf)

<sup>341</sup> Bases de Licitación Pública Internacional. Acta de la Séptima Junta de Aclaraciones.. **Op. cit.** p. 40

Asimismo, en la cláusula *Octava, Opción Terminal*, se establece lo siguiente:

**“OCTAVA.- OPCIÓN TERMINAL**

*La ARRENDATARIA se obliga a ejercer al final del PLAZO FORZOSO del contrato, la opción de compra por \$1.00 USD (UN DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA 00/100 U.S.Cy.) mas el Impuesto al Valor Agregado, la cual se hará junto con el último pago trimestral y la ARRENDADORA se obliga a transmitir la propiedad del BUQUE a favor de la ARRENDATARIA.*

*La ARRENDADORA se obliga a entregar junto con la factura del último pago trimestral y para efectos del mismo, la documentación que ampare la propiedad del BUQUE a su costa, misma que deberá cumplir, con todos los requisitos formales y fiscales que rijan en los Estados Unidos Mexicanos al momento en que se ejerza la opción.”<sup>342</sup>*

Se observa que el contrato modelo tiene como opción terminal única la compra del buque.

## **CONCLUSIONES**

No cabe duda que las cláusulas de un formulario tipo son una simple guía de las estipulaciones generalmente aceptadas en la práctica. Pero éstas pueden ser modificadas de acuerdo a los intereses y capacidad de negociación de las partes, derivando el resultado en el contrato.

---

<sup>342</sup> **Ibídem.** p. 43

Tal es el caso del *contrato modelo* de Pemex para el arrendamiento financiero del buque, pues el mismo no sigue las mismas condiciones establecidas en el formulario *Standardlease*, aunque si conserva en esencia las obligaciones del arrendamiento financiero.

Esto es, la característica sustancial del contrato de arrendamiento financiero marítimo, que es la asunción del arrendatario ante riesgo de pérdida del buque, la encontramos en el la cláusula *Trigésimo Séptima, Vencimiento Anticipado y Pérdida Total o Extravío del Buque*.

La única diferencia con ella es que Pemex, en su calidad de arrendataria, se coloca así misma como la beneficiaria del seguro, mientras que en las pólizas marítimas revisadas, así como en la LGTOC, es el arrendador quien se coloca como beneficiario del seguro.

Este es un claro ejemplo de cómo operan las cláusulas del contrato de arrendamiento financiero del buque en la práctica, y en lo respectivo a los aspectos lesivos de las disposiciones de la LGTOC, Pemex se apoya en la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público para dirimirlos.

No obstante surge la pregunta, cómo puede protegerse un arrendatario particular de manera similar a como lo hace la paraestatal, y es por ello que ofrecemos nuestra propuesta en el siguiente capítulo.

**CAPÍTULO VII. PROPUESTA DE CLÁUSULAS MODELO  
PARA EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DEL BUQUE**

## **7.1 GENERALIDADES.**

Luego de demostrarse la postura desfavorable que tiene el arrendatario bajo la Legislación Mexicana en materia de arrendamiento financiero, creemos necesario elaborar propuestas que cuiden el justo equilibrio de las contraprestaciones. Por ello presentamos las siguientes cláusulas modelo, especiales para un contrato de arrendamiento financiero marítimo.

## **7.2 PROPUESTAS.**

Retomemos primero los preceptos jurídicos en la LGTOC que regulan al contrato de arrendamiento financiero, y que tienen características lesivas y contrarias a la buena fe, para ofrecer la propuestas correspondientes.

- 1) La obligación del arrendatario, ante la pérdida total del bien, de continuar pagando las rentas del contrato, artículo 414 de LGTOC.

Como propuesta para contrarrestar ésta obligación lesiva, tenemos la condición que debe pactar el arrendatario para que, cuando el seguro indemnice al arrendador por la pérdida del bien, cese la obligación de continuar el pago de las rentas.

- 2) La obligación que tiene el arrendatario, ante la pérdida total del bien, de pagar los saldos pendientes del monto total del contrato, que el seguro no alcance a cubrir, artículo 417 de la LGTOC.

Como propuesta para defenderse ante dicho precepto —que produce un enriquecimiento injustificado en detrimento del arrendatario—, sabemos que el arrendatario debe pactar el límite de la responsabilidad por pérdida del bien, hasta por el valor del bien asegurado, y no por las rentas debidas como si el contrato se hubiese llevado a término, ya que así es como se observa en la práctica internacional.

- 3) La facultad ventajosa del arrendador, frente al incumplimiento de las obligaciones del arrendatario, para solicitar la posesión del bien, artículo 416 de la LGTOC.

Como propuesta se tiene, primero, que debe estipularse un período de gracia para ambas partes contratantes, y segundo, debe pactarse la condición de rescisión contractual ante autoridad judicial antes de solicitar la posesión; así es como lo hace Pemex y está permitido a los particulares por la tesis jurisprudencial 53/98, el 2 de septiembre de 1998 —revisada en el capítulo quinto—.

Hasta aquí se tienen los aspectos lesivos, ahora retomemos las fallas de la LGTOC, para ofrecer sus propuestas correspondientes en las cláusulas.

- 4) El arrendador debe garantizar el uso y disfrute del bien arrendado, sin que el arrendatario sea perturbado o privado del bien por terceros acreedores del arrendador.

Esta disposición no está contemplada en la LGTOC, siendo de importancia ya que se refiere a las posibles perturbaciones por parte de los acreedores del arrendador, como pueden ser para el caso de un arrendamiento financiero del buque apoyado en hipoteca.

### **7.3 EXPLICACIÓN DE LAS CLÁUSULAS MODELO.**

Las cláusulas modelo propuestas, son las siguientes:

1. Cláusula de Definiciones;
2. Cláusula de Objeto del Contrato;
3. Cláusula de la Entrega del Buque;
4. Cláusula de Responsabilidad para la Entrega del Buque y los Vicios Ocultos;

5. Cláusula de Distribución de Riesgos y Limite de Responsabilidad del Arrendatario ante Pérdida Total Fortuita;
6. Cláusula de Terminación del Contrato;
  - a) Por incumplimiento de las partes,
  - b) Por vencimiento anticipado,
  - c) Por pérdida total del buque,
  - d) Por conclusión del período de arrendamiento.
7. Cláusula de Incumplimiento y Rescisión del Contrato.
8. Cláusula de Hipoteca Marítima.

En la cláusula primera, Definiciones, asignamos la definición correspondiente a los términos arrendador y arrendatario, que son las partes contratantes en el arrendamiento financiero; y al proveedor, que es un tercer participante. Denominamos al buque, objeto del contrato, para ser identificado con todos sus particulares y descripciones en las casillas correspondientes.

Creemos importante incluir en las denominaciones al contrato de suministro, pues en él se establecen las especificaciones del buque requeridas por el arrendatario, además de que contiene una cláusula de garantía para hacer válidas las reclamaciones por defectos o vicios ocultos del buque.

La cláusula segunda, Objeto, señala el compromiso principal de las partes contratantes, esto es, el arrendador se obliga a adquirir la propiedad del buque

del proveedor y a ceder el uso y posesión al arrendatario, a cambio de una renta periódica.

Por su parte, la cláusula tercera, Entrega del Buque, permite a las partes acordar una de dos opciones para la entrega: 1) el proveedor realiza directamente la entrega del buque: 2) el arrendador entrega el buque al arrendatario.

De optar las partes por la primera, el arrendatario tendrá la obligación de asegurarse de que el buque se entregue en estado de navegabilidad, por parte del proveedor. Por el contrario, si optaron por la segunda, la obligación recae en el arrendador.

Continuando con la cláusula cuarta, Responsabilidad para la Entrega del Buque y Vicios Ocultos, estipulamos la obligación de responder por los defectos y vicios ocultos del buque dentro del primer año de arrendamiento.

Si las partes eligieron la primera opción en la cláusula tercera, el arrendador debe transmitir el derecho de garantía al arrendatario, para que éste busque compensación del proveedor y éste efectúe las reparaciones o remedios, de acuerdo con la cláusula de garantía dentro del contrato de suministro. Si por el contrario, las partes eligieron la segunda opción, el arrendador es responsable de buscar compensación ante el proveedor, así

como también, será responsable ante el arrendatario por el retraso en la entrega.

Cuando exista retraso en la entrega del buque, el arrendatario tiene derecho a retener el pago de las rentas hasta que el arrendador haya entregado el buque.

Posteriormente, la cláusula quinta, Distribución de los Riesgos y Limitación de Responsabilidad por Pérdida Total, establece la responsabilidad del arrendatario de asumir el riesgo por daños o pérdida que sufra el buque durante el período del contrato. Sin embargo, tal responsabilidad estará limitada al valor por pérdida estipulado del buque, que será el mismo al valor asegurado.

Ante la pérdida total del buque, los pagos de la renta deberán suspenderse cuando el seguro declare tal pérdida y cumpla con el pago de la indemnización al arrendador.

La cláusula establece que el seguro debe ser contratado por el arrendatario, y debe nombrar al arrendador como el beneficiario, quien distribuirá el dinero de la indemnización de acuerdo con los intereses que a cada parte le corresponda.

Debe aclararse que esta cláusula es aparte a la cláusula de seguros que las partes pacten, la cual dispone comúnmente los seguros contra riesgos de mar, riesgos de guerra y seguros de Protección e Indemnización, entre otros. Nótese que, la cláusula cuida que se cumpla la distribución del dinero de la indemnización entre las partes con la frase “de acuerdo a los intereses que a cada parte le corresponda”.

En la cláusula sexta, Terminación del Contrato, contemplamos los supuestos que deriven en la terminación del contrato, que son: (a) la terminación del contrato por el incumplimiento de las partes; (b) la terminación por vencimiento anticipado; (c) la terminación por la pérdida total o extravío del buque y; (d) la terminación por la conclusión del período de arrendamiento.

El inciso (a) se ocupa por una parte, del incumplimiento del arrendatario respecto al pago de la renta, respecto a las restricciones comerciales y límites de navegación, respecto al aseguramiento, mantenimiento y en general de la operación del buque, mientras que por otra parte, se ocupa del incumplimiento del arrendador respecto a su obligación de garantizar el uso y la posesión del buque al arrendatario, sin ser privado por terceros acreedores.

El inciso (b), contempla los supuestos de: la venta anticipada del buque a un tercero; la compra anticipada del buque por parte del arrendatario, por así

convenir a sus intereses y; el retiro anticipado del buque por parte del arrendador, por así convenir a sus intereses comerciales.

Nótese que el último supuesto es opcional. Es una práctica común el retiro del buque del contrato para venderlo o asignarlo en otro contrato mucho más provechoso. Generalmente, el arrendatario acepta el retiro del buque a cambio de una compensación o penalización que deberá pagar el arrendador. En este caso, cuidamos el previo consentimiento del arrendatario, que deberá ser por escrito.

El inciso (c), reitera lo dispuesto en la cláusula quinta, Distribución de los Riesgos y Limitación de la Responsabilidad por Pérdida Total, estableciendo que una vez declarada la pérdida total, y cumplido el pago de indemnización por parte de los aseguradores al arrendador, los pagos del arrendatario cesarán.

Luego, el inciso (d) ofrece las tres opciones finales a las que tiene derecho el arrendatario, que son: 1) la compra del buque; 2) la renovación de contrato a cambio de rentas menores y; 3) la participación en la venta del buque a un tercero.

La cláusula séptima, Incumplimiento y Rescisión del Contrato, se ocupa del derecho de las partes a rescindir el contrato ante el incumplimiento de la

otra. Aquí hemos incluido el período de gracia, el cual es otorgado a ambas partes ante el incumplimiento de sus obligaciones en el contrato.

Para realizar la rescisión, se deberá acudir a la autoridad judicial y una vez obtenida la resolución correspondiente, el arrendador podrá solicitar la posesión del buque.

Finalmente la cláusula octava, Hipoteca Marítima, permite el libre acuerdo de las partes para pactar la hipoteca del buque. La primera opción, es para aquellos buques libres de hipoteca, adquiridos por el arrendador, pero que, durante el período forzoso, podrá ser contraída con el consentimiento previo del arrendatario. La segunda opción, es para aquellos buques que han sido adquiridos mediante el apoyo de una hipoteca marítima.

Obsérvese que se incluye la obligación del arrendador de garantizar al arrendatario el uso y goce pacífico del buque, sin perturbaciones por terceros acreedores; y en caso de que el arrendatario sea privado de la posesión, el arrendador deberá efectuar todos los pasos y procedimientos judiciales para recuperar el buque y cederlo nuevamente al arrendatario.

Creemos innecesario elaborar el resto del clausulado marítimo, como las disposiciones relativas a la renta, y las relativas al mantenimiento y operación del buque.

Las primeras porque están sujetas a la metodología para la amortización del buque que las partes acuerden, para lo cual existen diversos criterios matemáticos, como pueden ser el clásico de tipo constante o el moderno de tipo decreciente o creciente,<sup>343</sup> así como también a la periodicidad del pago, que puede ser mensual, como es el caso contemplado por la póliza *Barecon 2001*, o bien puede ser trimestral, como es el caso del contrato modelo de Pemex.

Por otro lado, las cláusulas relativas al mantenimiento y operación del buque, son cláusulas típicamente marítimas que pueden ser encontradas en cualquier póliza o formulario de arrendamiento, como pueden ser el Barecon, Shelldemise, Hadaka, Italscafo, Standardlease, entre otros, los cuales no suponen un problema para el contrato de arrendamiento financiero.

---

<sup>343</sup> Ver Hernández Izal, Santiago. **Economía Marítima**. Ed. Cadi. Barcelona, 1968. p. 579

**CLÁUSULAS MODELO PARA EL ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO DEL BUQUE**

1. Nombre y domicilio del Arrendador:	2. Nombre y domicilio del Arrendatario:
3. Nombre y domicilio del Proveedor/Contrato de Suministro:	4. Renta:
5. Hipoteca Marítima:	6. Puerto de Entrega:
16. El Buque:  Nombre:  Matrícula:  Bandera y Nacionalidad:  Fecha de Botadura:  Peso Muerto (DSWT):	7. Período para la entrega:
	8. Período del Contrato de Arrendamiento Financiero:
	9. Valor por Pérdida del Buque: Para el primer año: Segundo año: Tercer año: Cuarto año: Quinto año: Sexto año: Séptimo año: Octavo año: Noveno año: Décimo año:
	10. Período de Gracia:
	11. Penalización por retiro del Buque:
	12. Fecha para elegir la opción terminal:
	13. Precio de Compra del Buque:
	14. Período Renovado del Arrendamiento:
	15. Renta para el Período Renovado del Arrendamiento:

## **CLÁUSULA 1.- DEFINICIONES**

En este Arrendamiento, los siguientes términos tendrán el significado que a continuación se les asigna:	1 2
El Arrendador, quien se compromete a adquirir la propiedad del Buque y a cederlo en arrendamiento, será la parte denominada en la casilla 1.	3 4 5
El Arrendatario, quien elige al Proveedor, especifica las condiciones técnicas del Buque, y adquiere además la calidad de armador del Buque, será la parte denominada en la casilla 2.	6 7 8 9
El Buque, que será el buque denominado y descrito con todos sus particulares en la casilla 16.	10 11
El Proveedor, quien será el constructor o vendedor del Buque, denominado en la casilla 3.	12 13
El Contrato de Suministro, señalado en la casilla 3, que puede ser un contrato de construcción o un contrato de compraventa celebrado entre el Proveedor y el Arrendador.	14 15 16 17

## **CLÁUSULA 2.- OBJETO DEL CONTRATO.**

El Arrendador se obliga a adquirir la propiedad del Buque del Proveedor para cederla en Arrendamiento Financiero al Arrendatario, quien se compromete a recibir y pagar la contraprestación pactada en la casilla 4, de acuerdo a los términos y condiciones dispuestas en la cláusula 5 de este Arrendamiento, en adelante denominada Renta del Arrendamiento, durante el plazo forzoso, en adelante denominado como Período de Arrendamiento.	18 19 20 21 22 23 24 25
---	--

## **CLÁUSULA 3.- ENTREGA DEL BUQUE.**

Las partes podrán acordar que la entrega del Buque se realice:	26 27
a) Directamente por el Proveedor. El Arrendatario deberá asegurarse de que el Buque se encuentre en perfecto estado de navegabilidad y listo en cada aspecto de cascos, maquinaria y equipamiento para su operación bajo este Arrendamiento, así como también asegurarse que el Buque se encuentre técnica, documental y físicamente en cumplimiento de las especificaciones en el Contrato de Suministro. El Buque será entregado por el Proveedor y	28 29 30 31 32 33 34 35 36 37

recibido por el Arrendatario en el puerto designado, denominado en adelante como Puerto de Entrega, referido en la casilla 6, dentro del período de tiempo acordado por las partes, denominado en adelante como Período para la Entrega y referido en la casilla 7.	38 39 40 41 42 43
b) Por el Arrendador. El Arrendador deberá asegurarse de que el Buque se encuentre en perfecto estado de navegabilidad y listo en cada aspecto de cascos, maquinaria y equipamiento para su operación bajo este Arrendamiento, así como también asegurarse de que el Buque esté técnica, documental y físicamente en cumplimiento de las especificaciones en el Contrato de Suministro. El Buque será entregado por el Arrendador y recibido por el Arrendatario en el Puerto de Entrega, referido en la casilla 6, dentro del Período para la Entrega, referido en la casilla 7.	44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56
El Buque se considerará entregado al Arrendatario y aceptado al momento en que éste emita el Certificado de Aceptación al Arrendador. A partir de éste momento se dará inicio al Período de Arrendamiento, referido en la casilla 8.	57 58 59 60 61

**CLÁUSULA 4.- RESPONSABILIDAD PARA LA ENTREGA DEL BUQUE Y POR LOS DEFECTOS Y VICIOS OCULTOS.**

El Arrendatario deberá llevar a cabo la Inspección de Aceptación al momento de la entrega y a la luz del día, para confirmar técnica, documental y físicamente el cumplimiento de las especificaciones en el Contrato de Suministro. Todos los defectos y vicios ocultos y latentes al momento de la entrega, así como los manifestados durante el primer año del Período de Arrendamiento, serán anotados en el Certificado de Aceptación, para lo cual el Arrendatario deberá notificar al Arrendador de tales defectos inmediatamente de su manifestación.	62 63 64 65 66 67 68 69 70 71
a) Si las partes acuerdan por la opción (a) en la CLÁUSULA 3 ENTREGA DEL BUQUE, el Arrendatario tendrá derecho a supervisar la construcción del Buque en el astillero del constructor, o en su caso a revisarlo en el lugar de operación en que lo tenga el Proveedor, para asegurarse de que el Buque cumpla con lo especificado en el Contrato de Suministro antes de la Entrega. El Arrendador no es responsable por el daño o pérdida económica sufrida por el Arrendatario derivado del retraso en la entrega o por los	72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83

defectos o vicios ocultos y latentes encontrados	84
en el Buque a la entrega, pero se obliga trasladar	85
al arrendatario el derecho de compensación, para	86
que éste haga cumplir al Proveedor la reparación,	87
el reemplazo o remedio de los defectos	88
señalados o manifestados durante el primer año	89
del Período de Arrendamiento y a recuperar del	90
Proveedor los gastos monetarios por tales	91
reparaciones, reemplazos o remedios,	92
denominados en adelante como Trabajos de	93
Garantía, toda vez que los defectos señalados	94
sean válidos dentro de la cláusula de garantía del	95
Contrato de Suministro.	96
La renta del Arrendamiento deberá continuar	97
pagándose y el arrendamiento no se suspenderá	98
durante los trabajos de garantía.	99
b) Si las partes acuerdan por la opción (b) en la	100
CLÁUSULA 3 ENTREGA DEL BUQUE, el	101
Arrendador deberá asegurarse de que el Buque	102
cumpla con lo especificado en el Contrato de	103
Suministro antes de la Entrega.	104
El Arrendador es responsable por los retrasos en	105
la entrega, y se obliga a responder a plena	106
satisfacción del Arrendatario por los defectos y	107
vicios ocultos y latentes que se presenten al	108
momento de la entrega o dentro del primer año	109
del Período de Arrendamiento, toda vez que los	110
defectos señalados sean válidos dentro de la	111
cláusula de garantía del Contrato de Suministro.	112
La renta del Arrendamiento podrá ser retenida	113
cuando ocurra retraso en la entrega del Buque,	114
pero la renta deberá continuar pagándose y el	115
Arrendamiento no se suspenderá durante los	116
trabajos de garantía.	117

## **CLÁUSULA 5.- DISTRIBUCIÓN DE LOS RIESGOS Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD ANTE LA PÉRDIDA TOTAL DEL BUQUE.**

El Arrendatario se obliga a asumir los riesgos por robo, daños, o la pérdida parcial o total que el Buque sufra, derivado del uso y operación durante el Arrendamiento.	118 119 120
Es obligación del Arrendatario la contratación de los seguros que las partes dispongan, nombrando como beneficiario al Arrendador, quien está obligado a distribuir el dinero de la indemnización de acuerdo con los intereses que a cada parte le corresponda.	121 122 123 124 125
En caso de pérdida total del Buque, los pagos de la renta cesarán al momento en que sea declarado como pérdida total por la autoridad correspondiente o por los aseguradores, y éstos cumplan el pago de indemnización. Si los aseguradores no pagan o pagan parcialmente la indemnización, la responsabilidad del Arrendatario estará limitada hasta el Valor por Pérdida del Buque, estipulado en la casilla 9, de acuerdo con lo establecido en la póliza del seguro.	126 127 128 12 130 131 132 133 134

## **CLÁUSULA 6.- TERMINACIÓN DEL CONTRATO.**

El Contrato se dará por terminado cuando ocurran los siguientes supuestos:	135 136
--	------------

### **A) Incumplimiento de las partes.**

1. <i>Incumplimiento del Arrendatario.</i> El Arrendador, mediante notificación por escrito al Arrendatario, de acuerdo con los términos establecidos en la CLÁUSULA 7 INCUMPLIMIENTO Y RESCISIÓN DEL CONTRATO, podrá dar por terminado el Contrato cuando el Arrendatario se encuentre en incumplimiento respecto a:	137 138 139 140 141 142 143
i) El pago de la renta, sin embargo el Arrendador concederá un período razonable de tiempo, denominado en adelante Período de Gracia, mediante aviso por escrito al Arrendatario, para rectificar su incumplimiento respecto al pago de la renta, después del cual los pagos se continuarán realizando puntualmente. Si transcurrido el Período de Gracia, el Arrendatario continúa en incumplimiento, el Arrendador podrá dar por terminado el contrato sin necesidad de nueva notificación por escrito al Arrendatario;	144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154
ii) Las obligaciones relativas a las restricciones comerciales y límites de navegación; las obligaciones relativas al aseguramiento del	155 156 157

Buque; las obligaciones relativas al mantenimiento y reparaciones del Buque. Sin embargo el Arrendador concederá el Período de Gracia al Arrendatario para rectificar la falta. Si transcurrido el Período de Gracia, el Arrendatario continúa en incumplimiento, el Arrendador podrá dar por terminado el contrato sin necesidad de nueva notificación por escrito al Arrendatario;	158 159 160 161 162 163 164 165
iii) Si el Arrendatario incurre en gravámenes sobre el Buque, a excepción de aquellos relativos al salario de la tripulación y el salvamento. Sin embargo el Arrendador deberá concederle 60 días naturales para retirar tal gravamen, que comenzarán a partir de recibida la notificación por el Arrendatario, después de los cuales el Arrendador podrá dar por terminado el Contrato sin necesidad de previa notificación al Arrendatario.	166 167 168 169 170 171 172 173 174
2. <i>Incumplimiento del Arrendador.</i> El Arrendatario, mediante notificación por escrito al Arrendador y de acuerdo con los términos establecidos en la CLÁUSULA 7 INCUMPLIMIENTO Y RESCISIÓN DEL CONTRATO, podrá dar por terminado el Contrato cuando el Arrendador se encuentre en incumplimiento de sus obligaciones en el Contrato y tal incumplimiento derive en la privación al Arrendatario del uso y operación del Buque durante el Período de Arrendamiento. Sin embargo el Arrendatario deberá concederle el Período de Gracia mediante notificación por escrito, que comenzará a partir de recibida tal notificación por el Arrendador, después del cual, si continúa en incumplimiento, el Arrendatario podrá dar por terminado el Contrato sin necesidad de previa notificación al Arrendador.	175 176 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191
<b>B) Vencimiento Anticipado.</b>	
El Contrato se dará por vencido anticipadamente cuando las partes acuerden por:	192 193
1. <i>La venta anticipada del Buque a un tercero, por ambas partes contratantes,</i> por así convenir a sus intereses, participando conjuntamente en el precio de la venta, recibiendo el Arrendador la cantidad equivalente a las rentas del Arrendamiento pendientes de amortizar, contabilizado a partir de la fecha en que las partes acordaron la venta, y el remanente será para el Arrendatario. Esto de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 410 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.	194 195 196 197 198 199 200 201 202 203
2. <i>La compra anticipada del Buque por el Arrendatario,</i> por así convenir a sus intereses. El precio de la compra será determinado con base a la cantidad equivalente de las rentas del Arrendamiento	204 205 206 207

pendientes de amortizar, contabilizado a partir de la fecha en que las partes acordaron la compra. Esto de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 410 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.	208 209 210 211
3. (OPCIONAL) <i>El retiro del Buque del contrato de Arrendamiento por el Arrendador</i> , por así convenir a sus intereses, el cual podrá hacerlo mediante previo consentimiento por escrito del Arrendatario, notificándole con un mes de anticipación del posible retiro. Una vez aceptado esto por el Arrendatario, el Arrendador deberá pagar la compensación estipulada en la Casilla de Penalización por retiro del Buque.	212 213 214 215 216 217 218 219

### C) Pérdida Total o Extravío del Buque.

Cuando ocurra pérdida total del Buque o extravío derivado del uso y operación, en los términos y condiciones señalados en las pólizas de Seguros, el Arrendatario deberá notificar por escrito al Arrendador la dictaminación de la pérdida o extravío.	220 221 222 223 224
---	---------------------------------

Los pagos de la renta cesarán al momento en que sea declarado como pérdida total por la autoridad competente o por los aseguradores, y éstos cumplan el pago de indemnización correspondiente.	225 226 227 228
--	--------------------------

El Contrato se dará por terminado a partir del pago de indemnización por parte de los aseguradores al Arrendador, y este distribuya el dinero de acuerdo con los intereses que a cada parte le corresponde. En caso de que no paguen o paguen parcialmente, a partir del pago del Arrendatario cubriéndose el Valor por Pérdida del Buque, estipulado en la casilla 9 de acuerdo a la fecha que le corresponda.	229 230 231 232 233 234 235 236
---	--

### D) Conclusión del Período del Arrendamiento.

A la conclusión del Período de Arrendamiento, estando el Arrendatario en cumplimiento de todas sus obligaciones en el Contrato y notificando por escrito al Arrendador con un mes de antelación a Fecha para la Opción Terminal estipulada en la casilla 12, o bien estipulándose en el contrato desde el inicio del Arrendamiento, podrá optar por una de las siguientes operaciones:	237 238 239 240 241 242 243
--	---

1. <i>La Compra del Buque</i> , por la cantidad establecida en la casilla 13. El Arrendador deberá garantizar que el Buque se encuentre libre de gravámenes y garantías o de cualquier adeudo o hipoteca marítima, así como entregar el documento que acredite la propiedad del Buque al Arrendatario;	244 245 246 247 248 249
--	--

2. <i>La Venta del Buque a un tercero</i> , por la cantidad	250
---	-----

establecida en la casilla Precio de Venta. Las partes pactaran conjuntamente el precio de venta, y el Arrendador deberá garantizar al comprador que el Buque se encuentre libre de gravámenes y garantías o de cualquier adeudo o hipoteca marítima, así como entregar el documento que acredite la propiedad del Buque al Comprador;	251 252 253 254 255 256 257
3. <i>La renovación del Período de Arrendamiento</i> , por el tiempo que se estipule en la casilla 14, a partir del cual se pagará puntual y continuamente la renta estipulada en la casilla 15, la cual será inferior a la renta original del Arrendamiento.	258 259 260 261 262

### **CLÁUSULA 7.- INCUMPLIMIENTO Y RESCISIÓN DEL CONTRATO.**

Ante el incumplimiento del Arrendatario respecto de alguno de los puntos señalados en la CLÁUSULA 6 TERMINACIÓN DEL CONTRATO, (A) INCUMPLIMIENTO DE LAS PARTES, 1. INCUMPLIMIENTO DEL ARRENDATARIO, el Arrendador deberá notificar por escrito al Arrendatario de su incumplimiento. Una vez recibida la notificación por el Arrendatario, el Período de Gracia, referido en la casilla 10, iniciará.	263 264 265 266 267 268 269 270
---	--

Si el Arrendatario continúa en incumplimiento transcurrido el Período de Gracia, el Arrendador podrá ejercer su derecho de rescindir el contrato acudiendo ante la autoridad judicial y obteniendo la resolución correspondiente, y una vez rescindido podrá recuperar la posesión del Buque.	271 272 273 274 275 276
---	--

Ante el incumplimiento del Arrendador respecto a alguno de los puntos señalados en la CLÁUSULA 6 TERMINACIÓN DEL CONTRATO, (A) INCUMPLIMIENTO DE LAS PARTES, 2 Incumplimiento del Arrendador, el Arrendatario deberá notificar por escrito al Arrendador de su incumplimiento. Una vez recibida la notificación por el Arrendador, el Período de Gracia referido en la casilla 10, iniciará.	277 278 279 280 281 282 283 284
--	--

Si el Arrendador continúa en incumplimiento transcurrido el Período de Gracia, la renta cesará y el Arrendatario podrá ejercer su derecho de rescindir el contrato acudiendo ante la autoridad judicial y obteniendo la resolución correspondiente, sin perjuicio de los derechos o acciones que pueda tener contra el Arrendador.	285 286 287 288 289 290
--	--

## **CLÁUSULA 8.- HIPOTECA MARÍTIMA.**

1. Las partes pueden aplicar una de las siguientes opciones:	291
	292
	293
A) El Arrendador garantiza que no ha contraído hipoteca marítima sobre el Buque y no contraerá hipoteca alguna durante el Período de Arrendamiento sin el previo consentimiento por escrito del Arrendatario, el cual no debe ser negado sin razón.	294
	295
	296
	297
	298
B) Si el Buque fue adquirido mediante una Hipoteca Marítima, el Arrendatario deberá cumplir y proveer con la información y documentos requeridos para permitir al Arrendador cumplir con todas las instrucciones u órdenes relacionadas al empleo, seguro, operación, reparaciones y mantenimiento del Buque, de acuerdo con lo que se establezca en la Hipoteca Marítima, referida en la casilla 5, o lo que se disponga en su momento durante el Período del Arrendamiento por los acreedores hipotecarios. Para este propósito, el Arrendatario confirma hacer de su conocimiento todos los términos, condiciones y disposiciones de la Hipoteca Marítima y lo hará por escrito en el formato que sea requerido por los acreedores hipotecarios. El Arrendador garantiza que no ha contraído otra hipoteca que la Hipoteca Marítima referida en la casilla 5 y sin enmiendas a ella, y que no efectuara cualquier otra hipoteca sin el previo consentimiento del Arrendatario, el cual no debe ser negado sin razón.	299
	300
	301
	302
	303
	304
	305
	306
	307
	308
	309
	310
	311
	312
	313
	314
	315
	316
2. El Arrendador garantiza al Arrendatario el uso y goce pacífico del buque, sin perturbaciones por terceros acreedores; si el Arrendatario es privado de la posesión del Buque, el Arrendador deberá efectuar todos los pasos y procedimientos judiciales para recuperar el Buque, dentro del período de gracia establecido en la casilla 10, y cederlo nuevamente al Arrendatario.	317
	318
	319
	320
	321
	322
	323

## **CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

Las conclusiones de nuestro trabajo las desarrollamos a continuación según el orden de los capítulos, no sin antes destacar nuestra postura al decir que el contrato de arrendamiento financiero es regulado por nuestra legislación imponiendo condiciones lesivas y excesivas para el arrendatario.

Específicamente en la esfera del comercio marítimo, el marco jurídico es insuficiente y en repetidas ocasiones retrospectivo, en relación a los avances reflejados en los estudios jurídicos y obras del arrendamiento marítimo de los tratadistas en la materia.

Por ejemplo, en el capítulo primero, se establece la clasificación del contrato de arrendamiento de buques que debería adoptar la legislación marítima de nuestro país, a saber: a) el arrendamiento puro o simple; b) arrendamiento a casco desnudo; c) arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera; d) arrendamiento con opción a compra del buque; y e) arrendamiento financiero marítimo. No es así como se contempla en la Ley de Navegación y Comercios Marítimos vigente.

De los contratos se desprenden las pólizas marítimas, que son el documento probatorio de aquellos, y que para el caso del arrendamiento marítimo, está la póliza de arrendamiento a casco desnudo, la de arrendamiento

a casco desnudo con dimisión de bandera, la póliza de arrendamiento con opción a compra del buque y la póliza de arrendamiento financiero del buque. Estas tampoco están señaladas en la vigente Ley.

Los antecedentes del contrato de arrendamiento marítimo, señalados en el capítulo segundo, nos muestran que, en un inicio, el arrendamiento era indistinto del fletamento y su documento probatorio era la carta partida, que es de donde nacieron las pólizas.

Posteriormente, estos se fueron desprendiendo hasta definirse uno del otro como dos contratos distintos. Es por ello, que es incorrecto hablar de *“fletamento a casco desnudo”* como lo hace la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, a partir de su reforma en 1994, contraria a su antecedente de 1963. De ahí que, podemos hablar de un verdadero retroceso en nuestra legislación marítima.

Continuando al capítulo tercero, profundizamos en el tema del arrendamiento marítimo, para abordar las características distintivas entre el arrendamiento financiero del buque, el cual no está nombrado en la Ley de Navegación, y el arrendamiento con opción a compra.

Antes de este estudio, la doctrina marítima generalmente, salvo algunas excepciones, los consideraba indistintos. Ahora sabemos que sus puntos

distintivos son: la cláusula de asunción de riesgos, típica del arrendamiento financiero y que no se contempla en el de opción a compra; así como las opciones finales; y las tres partes participantes en el arrendamiento financiero.

Luego entonces, en el capítulo cuarto, decimos que su finalidad no es la compra o crédito del bien, sino que, de acuerdo a su naturaleza jurídica, su fin es en realidad la financiación para el uso del bien, en tanto que la oportunidad de venderlo o adquirirlo es solo eso, una opción que puede ser o no elegida.

El uso del lenguaje comercial, para éste negocio marítimo, ocupa en la mayoría de las veces, necesariamente por su naturaleza internacional, palabras del inglés, y creemos que en el medio suelen asimilarse equívocamente las figuras jurídicas del *leasing* y el arrendamiento financiero, derivando en serias confusiones. Debido a ello, nos dimos oportunidad de abarcar este tema dentro del mismo capítulo cuarto, estableciendo que éstas figuras jurídicas tienen finalidades diferentes.

Además a la póliza de arrendamiento con opción a compra le corresponde al contrato de *hire-purchase*, mientras que al contrato de *leasing* le corresponde la póliza de arrendamiento a casco desnudo, dado que su finalidad es el simple uso del bien durante el contrato. Por esta misma razón sostenemos, a diferencia de otros autores, que la póliza *Barecon* no sirve como modelo para el contrato de arrendamiento financiero.

Retomando nuestra postura inicial, que es la de insistir en que hay condiciones excesivas contra el arrendatario en nuestro país, impuestas específicamente en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, debemos, sin embargo, reconocer que hay un intento a nivel internacional para hacer más justas, para ambas partes, las disposiciones del contrato.

Tal es el caso de la Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional, cuyo ámbito de aplicación incluye a aquellos contratos internacionales celebrados entre particulares de Estados-parte, incluyan o no la opción de compra del bien.

El ejemplo está en sus artículos 12 y 13, que establecen las acciones que puede ejercer el arrendatario y el arrendador, respectivamente, en caso de incumplimiento de la contraparte, así como la obligación del arrendador de garantizar el uso y goce tranquilo del bien, sin perturbaciones de terceros, y también la responsabilidad que el proveedor, es decir, la tercera parte participante en un contrato de arrendamiento financiero, tiene frente a las partes contratantes, limitándose a lo estipulado en el contrato de suministro. Todos ellos fueron estudiados en el capítulo quinto de éste trabajo.

En nuestra opinión, si la Convención UNIDROIT no puede ser adoptada en México, al menos sus disposiciones deben servir como base para reformar la

Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito vigente, ya que esta es lesiva. Sus ejemplos son claros, dicha Ley solo contempla la acción que el arrendador puede ejecutar contra el incumplimiento del arrendatario, que es la posesión del bien, pero no contempla las acciones que el arrendatario pueda ejecutar contra el arrendador por incumplimiento de sus obligaciones.

No obstante, el principal ejemplo lo estipula el artículo 417 de la mencionada Ley, el cuál, en mi opinión, genera un enriquecimiento injustificado en detrimento del arrendatario, puesto que frente a la pérdida total del bien, a éste último se le obliga a pagar las rentas pendientes del contrato que el seguro no alcance a cubrir.

Esto es, si el contrato dura 10 años y el buque se perdió en el quinto año, el arrendatario está obligado a pagar los 5 años restantes de la duración del contrato, aún cuando la indemnización del seguro sea insuficiente.

Ante esto, el arrendatario puede, y debe, limitar su responsabilidad al valor asegurado del bien, utilizando todo su poder de negociación para establecerlo en el contrato. Esta práctica está prevista en el formulario *Standardlease*, y a éste límite se le denomina *valor estipulado por pérdida del buque*.

El caso de la práctica real que estudiamos ya en el capítulo sexto, se tuvo gracias a Petróleos Mexicanos Refinación y su proyecto de *“Renovación de la Flota Petrolera del 2008”*, que consistió en la adquisición de nuevos buques a través de contratos de arrendamiento financiero, y en el que tuve oportunidad de participar como prestador de servicio social y profesional.

En su contrato modelo, podemos observar cómo la paraestatal, en su calidad de arrendataria, elimina las condiciones excesivas para protegerse, estableciendo en sus cláusulas *Vigésima-Seguros*, y *Trigésimo Séptima-Vencimiento Anticipado y Pérdida Total o Extravío del Buque*, que el beneficiario del seguro es el arrendatario y frente a una posible pérdida del buque, una vez recibido el pago indemnizatorio, se obliga así a pagar los saldos pendientes del contrato ante el arrendador.

Esta cláusula está fundada en la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, aplicable a Pemex por ser una paraestatal. Pero éste precepto no puede ser aplicado a un arrendatario particular, quedando a merced de las cargas excesivas por parte de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Por ello, en el capítulo séptimo, ofrecemos una propuesta de cláusulas modelo que pueden servir al arrendatario particular, para protegerse e imponer sus condiciones en la mesa de negociación frente al arrendador.

Pretendemos, de ésta manera, que dichas cláusulas modelo sean llevadas a la práctica, y de ahí sirvan de inspiración a los legisladores para colocar preceptos legales que favorezcan a un contrato de arrendamiento financiero marítimo más justo y equitativo.

**ANEXO 1. ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO ENTRE  
EL FORMULARIO STANDARDLEASE Y EL  
FORMULARIO BARECON**

# STANDARDLEASE

# BARECON 2001

## CLÁUSULA 1.- BUQUE ARRENDADO

El Arrendador se obliga a ceder al Arrendatario y éste se obliga a tomar en arrendamiento, el Buque (de aquí en adelante denominado "el Buque"), descrito en el ítem (1) del Esquema anexo, por el período aquí estipulado, sobre los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato SUJETOS SIEMPRE al pago puntual debido de la renta y la realización de los acuerdos y condiciones aquí contenidos.

## CLÁUSULA 2.- PERÍODO INICIAL DEL ARRENDAMIENTO

El período inicial de arrendamiento (de aquí en adelante llamado "el período inicial") será por el período descrito en el ítem (5) del Esquema, el cual comenzará al momento de la entrega del Buque. Si el Buque se encuentra en un viaje al momento en que el período inicial de arrendamiento haya terminado, el período inicial podrá extenderse (solo para efectos de esta cláusula) por el tiempo adicional que se necesite para que el Buque termine el viaje. El período inicial podrá ser también extendido por el tiempo adicional que sea necesario para devolver el Buque al puerto elegido por el Arrendador. El Arrendador señalará y notificará al Arrendatario, con tres meses de anticipación al término del período inicial, el puerto para la devolución.

Para los tiempos adicionales bajo esta cláusula, la renta se pagará de acuerdo a la tasa establecida para el período inicial, cómo se dispone en el ítem (7) del Esquema. El período inicial y los tiempos adicionales formarán parte del "período de arrendamiento".

## CLÁUSULA 3.- RENTA

El pago de garantía y el pago del arrendamiento, la moneda, el método y el lugar de pago será como se indica en los ítems (6) y (7) del Esquema.

## 1. DEFINICIONES

Los términos asignados en esta Póliza serán los siguientes:

"Los Propietarios" se referirán a la parte contratante identificada en la Casilla 3;

"Los Armadores" se referirán a la parte contratante identificada en la Casilla 4;

"El Buque" será nombrado en la Casilla 5 y con los particulares que se establezcan en las Casillas 6 a 12.

"El Instrumento Financiero", se referirá a la hipoteca marítima, escrituras de propiedad como garantía o algún otro instrumento de seguridad financiera como se anexa a esta Póliza, nombrado en la Casilla 28.

## 2. PERÍODO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

De acuerdo con la renta detallada en la Casilla 22, los Propietarios aceptan ceder y los Armadores aceptan tomar en arrendamiento, el Buque, por el período establecido en la Casilla 21, Período de Arrendamiento.

## 11. RENTA

(a) Los Armadores pagarán la renta convenida a los Propietarios de manera puntual y de acuerdo con los términos de esta Póliza, en la cual, el tiempo será esencial.

(b) Los Armadores pagarán a los Propietarios por la renta del Buque, la cantidad indicada en la Casilla 22, que deberá realizarse cada treinta (30) días por adelantado, siendo la primera suma pagada en la fecha y hora de la entrega del Buque a los Armadores. La renta deberá ser pagada sin interrupción durante todo el Período de Arrendamiento.

(c) El pago de la renta será en efectivo sin descuento en la moneda y de la manera indicada en la Casilla 25 y en el lugar mencionado en la Casilla 26.

#### **CLÁUSULA 4.- RENOVACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

En el supuesto de que el Arrendatario, con tres meses de anticipación al término de éste Contrato de Arrendamiento, solicite por escrito la renovación del Contrato al Arrendador, éste continuará arrendado el Buque sobre los mismos términos y condiciones. DISPONIENDO QUE:

- a) El período (de aquí en adelante llamado “período renovado”) de arrendamiento renovado será de un año a menos que se acuerde lo contrario entre las partes por escrito.
- b) La renta a pagar será aquella establecida en el ítem (8) del Esquema; y
- c) El valor por pérdida estipulado será el establecido en el ítem (10) del Esquema.

#### **CLÁUSULA 5.- ENTREGA DEL BUQUE**

(1) El Arrendador se obliga a entregar y el Arrendatario recibirá la entrega del Buque cuando esté listo para ser entregado por el Vendedor, quien es referido en el ítem (2) del Esquema (de aquí en adelante llamado “el Vendedor”), en el puerto de entrega, descrito en el ítem (3) del Esquema, en el cual el Arrendador esperará que se presente en, o alrededor de, la fecha descrita en el ítem (4) del Esquema. Si el Buque no puede ser entregado en el puerto mencionado, el Buque deberá ser entregado al Arrendatario en el puerto que sea señalado por el Arrendador con anterioridad a la fecha señalada.

#### **3. ENTREGA**

**(NO APLICABLE CUANDO SE ELIJA LA PARTE III, COMO SE INDICA EN LA CASILLA 37)**

(a) Los Propietarios ejercerán antes y al momento de la entrega la debida diligencia para colocar al Buque en estado de navegabilidad y listo en cada aspecto de casco, maquinaria y equipo para el servicio, en virtud de esta Póliza.

El Buque será entregado por los Propietarios y recibido por los Armadores en el puerto o lugar convenido en la Casilla 13, en el atracadero listo y seguro, que los Armadores ordenen.

(b) El Buque deberá estar propiamente documentado a la entrega, de acuerdo con las leyes del pabellón del Estado indicado en la Casilla 5 y con los requisitos de la sociedad clasificadora establecida en la Casilla 10. El Buque, al momento de la entrega, deberá tener sus ciclos de inspección actualizados y sus certificados de clase y comerciales válidos, al menos por el número de meses acordados en la Casilla 12.

Si el Buque no puede ser entregado por el Vendedor en la fecha señalada, el Arrendador y el Arrendatario harán un acuerdo sustituto para la fecha de entrega, pero si ninguno de ellos puede llegar a un acuerdo, entonces este Contrato deberá terminarse y ni el Arrendador ni el Arrendatario serán responsables por las pérdidas ocasionadas por tal terminación.

**5. CANCELACIÓN  
(NO APLICABLE CUANDO SE ELIJA LA PARTE III,  
COMO SE INDICA EN LA CASILLA 37)**

- (a) Si el Buque no fuese entregado a mas tardar en la fecha de cancelación indicada en la Casilla 15, los Armadores tendrán la opción de cancelar esta Póliza, notificando a los Propietarios sobre la cancelación dentro de treinta y seis (36) horas corridas después de la fecha señalada en la Casilla 15, de lo contrario, esta Póliza permanecerá vigente.
- (b) Si se estima que la entrega del Buque será postergada mas allá de la fecha de cancelación, los Propietarios deberán, tan pronto como tengan la certeza del día en que el Buque estará listo, avisar a los Armadores si van a ejercer la opción de cancelación, para lo cual, tal opción deberá ser declarada dentro de las próximas ciento sesenta y ocho (168) horas de recibido por los Armadores o dentro de las próximas treinta y seis (36) horas después de la fecha de cancelación, cualquiera que sea la primera. Si los Armadores deciden no ejercer su opción de cancelación, entonces el séptimo día después de la nueva fecha de entrega establecida en el aviso de los Propietarios, sustituirá la fecha de cancelación establecida en la Casilla 15 para el propósito de esta Cláusula 5.
- (c) La cancelación bajo esta Cláusula 5 será sin perjuicio de cualquier reclamación que los Armadores puedan tener contra los Propietarios bajo esta Póliza.

**4. TIEMPO PARA LA ENTREGA  
(NO APLICABLE CUANDO SE ELIJA LA PARTE III,  
COMO SE INDICA EN LA CASILLA 37)**

El Buque no será entregado antes de la fecha indicada en la Casilla 14, sin el consentimiento de los Armadores y los Propietarios ejercerán la debida diligencia para entregar el Buque en la fecha indicada en la Casilla 15.

A menos que se acuerde lo contrario en la Casilla 18, los Propietarios darán a los Armadores, en no menos de treinta (30) días corridos preliminares y no menos de catorce (14) días corridos definitivos, aviso de la fecha en la cual el Buque se espera esté listo para la entrega.

Los Propietarios mantendrán a los Armadores informados sobre posibles cambios en la posición del Buque.

**7. INSPECCIONES A LA ENTREGA Y A LA  
DEVOLUCIÓN DEL BUQUE.  
(NO APLICABLE CUANDO SE ELIJA LA PARTE III,  
COMO SE INDICA EN LA CASILLA 37)**

(2) El Arrendatario deberá inspeccionar el Buque y expedir al Arrendador un Certificado de Aceptación de la Entrega

Los Propietarios y los Armadores nombrarán cada uno inspectores con el propósito de determinar y convenir por

dentro del período descrito en el ítem (4) del Esquema, después de haber recibido el Buque del Vendedor o del Arrendador.

(3) El Arrendatario puede tener el uso y comenzar a operar el Buque, de acuerdo con las disposiciones en la cláusula 7, desde la fecha en que el Arrendatario expida al Arrendador el Certificado de Aceptación de la Entrega, como se dispone en el párrafo anterior.

(4) En caso de que el Arrendatario encuentre algún defecto en el Buque con respecto a los requerimientos de su clasificación y con respecto a las especificaciones o funcionamiento apropiado del Buque, el Arrendatario deberá inmediatamente notificar al Arrendador de tal defecto y especificarlo en el Certificado de Aceptación de la Entrega referido en el párrafo (2) de esta Cláusula. El Arrendador deberá inmediatamente al momento de tal notificación tomar todos los pasos razonables para rectificar el defecto antes del comienzo del período de arrendamiento sujeto sin embargo a los términos del párrafo (1) de la Cláusula 6.

(5) La entrega del Certificado de Aceptación de Entrega del Buque sin ninguna anotación sobre defectos, como se menciona en el párrafo (4) de esta Cláusula, constituirá el cumplimiento de todas las obligaciones por parte del Arrendador en lo referente a la construcción, condición y clase del Buque y el Arrendatario no tendrá derecho a hacer valer algún reclamo posterior a la entrega del Certificado en contra del Arrendador con respecto al Buque. Tal entrega del Buque será prueba definitiva de que el Buque fue entregado en condiciones satisfactorias de acuerdo con todos los requerimientos de su clasificación y el Arrendatario no tendrá el derecho de levantar cualquier queja respecto a la condición del Buque fuera de tiempo.

(6) La cuestión de los sobrantes en los tanques, aceite lubricantes, agua, consumibles, pintura, combustibles, sogas y otros consumibles etc. a bordo del Buque al momento de la entrega serán arreglados directamente entre el Vendedor y el Arrendatario, y el Arrendador no será responsable por el pago de proporcionar los mismos.

escrito la condición del Buque al momento de la entrega y la devolución. Los Propietarios cubrirán los gastos de la inspección dentro del periodo de arrendamiento (on-hire), incluyendo pérdida de tiempo, si la hay, y los Armadores cubrirán los gastos de la inspección fuera del periodo de arrendamiento (off-hire), incluyendo la pérdida de tiempo, si la hay, al equivalente de la tasa de renta diaria o pro rata.

## **9. INVENTARIO, COMBUSTIBLES Y PROVISIONES.**

Un inventario completo de todo el equipo del Buque, del equipo de cubierta incluyendo partes separadas, aparatos eléctricos y de todas las provisiones consumibles a bordo del Buque, será elaborado por los Armadores en conjunto con los Propietarios a la entrega y a la devolución del Buque. Los Armadores y los Propietarios, respectivamente, tomarán y pagarán al momento de la entrega y devolución por todos los combustibles, aceites lubricantes, suministros no señalados, pinturas, sogas y otros consumibles (excluyendo partes separadas) en dicho Buque al entonces precio actual del mercado en los puertos de entrega y devolución, respectivamente. Los

Armadores se asegurarán que todas las partes separadas enlistadas en el inventario y usadas durante el periodo de arrendamiento sean reemplazadas bajo gasto propio antes de la devolución del Buque.

(7) Si el Arrendador compró el Buque del Arrendatario con el propósito de realizar un *lease back* con el Arrendatario o si el Arrendatario acordó que el Arrendador comprará el Buque, entonces en cualquiera de ambas situaciones el Arrendatario no tendrá el derecho para objetar con respecto al estado o condición del Buque o por la falta o expiración de alguna clasificación o certificado SOLAS o cualquier recomendación, clasificación o endoso.

#### **CLÁUSULA 6.- DEFECTOS DEL BUQUE**

(1) El Arrendatario, habiendo por sí mismo negociado con el Vendedor y habiendo elegido el Buque apropiado para sus operaciones, hace de su conocimiento que el Arrendador no será responsable por cualquier retraso en la entrega del Vendedor del Buque o por cualquier defecto o función o idoneidad para algún propósito particular del Buque.

(2) En caso de que el Arrendatario sufra daños en consecuencia de cualquier retraso en la entrega o defecto en la función o falta de idoneidad del Buque, habiendo firmado el Certificado de Aceptación de la Entrega del Buque, el Arrendador acepta asignar al Arrendatario, el derecho de buscar compensación por tales daños del Vendedor, bajo expensas del Arrendatario, pero ninguna de las estipulaciones del presente Contrato se interpretará como reconocimiento expreso o tácito de parte del Arrendador de una posibilidad legal para recuperar tal compensación y el Arrendador no hará ninguna declaración en tal sentido.

(3) Las disposiciones de los párrafos anteriores de esta cláusula también se aplicarán a cualquier defecto latente del Buque mutatis mutandi.

(4) Este Contrato de Arrendamiento constituirá la póliza entera con respecto al Arrendamiento Financiero del Buque entre el Arrendador y Arrendatario y todas o cualquier representación por el Arrendador anterior a la ejecución del mismo, y a menos que se incorporen aquí expresamente, se considerarán sustituidas por esta.

#### **3. ENTREGA (NO APLICABLE CUANDO SE ELIJA LA PARTE III, COMO SE INDICA EN LA CASILLA 37)**

(c) La entrega del Buque por los Propietarios y la recepción del mismo por los Armadores, constituirá el cumplimiento total de todas las obligaciones de los Propietarios bajo esta Cláusula 3, y por lo tanto los Armadores no tendrán derecho de hacer o manifestar ninguna reclamación contra los Propietarios en cuanto a cualquier condición, representaciones o garantías expresadas o implícitas con respecto al Buque, pero los Propietarios serán responsables por el costo de, más no por el tiempo de, las reparaciones o renovaciones ocasionados por defectos latentes en el Buque, su maquinaria o accesorios, existentes al momento de la entrega bajo esta Póliza, disponiendo que tales defectos se han manifestado dentro de los doce (12) meses después de la entrega a menos que se disponga lo contrario en la Casilla 32.

## **CLÁUSULA 7.- POSESIÓN Y USO DEL BUQUE.**

(1) El Arrendatario deberá tener uso total del Buque y podrá operarlo a través del mundo, en una actividad legal adecuada a su naturaleza, SUJETO SIN EMBARGO a los límites y restricciones que puedan ser impuestos por la ley del Estado en el que está registrado el Buque, por los términos de la póliza del seguro, de la póliza P&I u otros seguros de cobertura o por alguna hipoteca sobre el Buque. Además el Buque no podrá navegar en las aguas territoriales de los países señalados en el ítem (12) del Esquema.

(2) El Arrendatario no podrá subarrendar o arrendar a casco desnudo el buque sin el consentimiento del Arrendador.

(3) Ni el Arrendatario ni el Capitán del Buque tendrán el derecho, la facultad o la autoridad para crear, incurrir o permitir que se impongan gravámenes sobre el Buque, excepto por los salarios de la tripulación y las recompensas por el salvamento. El Arrendatario se obliga a llevar una copia certificada de este Contrato de Arrendamiento junto con los documentos de la embarcación, y exhibirla a cualquier persona la cual pudiera originar algún gravamen, con excepción a los del salario de la tripulación y al salvamento. El Arrendatario acuerda notificar a cualquier persona que suministre reparaciones, provisiones, o remolque u otras necesidades al Buque, que ni el Arrendatario ni el Capitán

## **6. RESTRICCIONES COMERCIALES**

El Buque se empleará en comercios lícitos para el transporte de mercancía apropiada y legítima dentro de los límites comerciales indicados en la Casilla 20.

Los Armadores se comprometen a no emplear el Buque, o que el Buque sufra empleo distinto de aquel conforme a los términos de los contratos de seguro (incluyendo cualquier garantía expresa o implícita aquí) sin primero obtener el consentimiento de los aseguradores para tal empleo y cumplir con los requerimientos como la prima extra o cualquier otro, según prescriban los aseguradores. Los Armadores también se comprometen a no emplear el Buque o, a que el Buque sufra su empleo en cualquier negocio o comercio que esté prohibido por la ley de cualquier país al cual el Buque pueda navegar, o sea de otra forma ilícito o en transporte ilícito o bienes prohibidos o de cualquier otra forma en la cual sea objeto de condena, destrucción, captura o confiscación.

No obstante, cualquier otra disposición contenida en esta Póliza es aceptado que los combustibles nucleares o productos radioactivos o desechos son específicamente excluidos del tipo de cargamento permitido para ser cargado o transportado bajo esta Póliza. Esta exclusión no se aplica para radio isótopos usados o pretendidos para el uso de cualquier propósito industrial, comercial, agrícola, médico o científico siempre que la aprobación previa de los Propietarios sea obtenida.

## **22. ASIGNACIÓN, SUBARRENDAMIENTO Y VENTA**

(a) Los Armadores no podrán asignar este Arrendamiento o subarrendar el Buque a casco desnudo, salvo previo consentimiento por escrito de los Propietarios, el cual no será sin razón impedido, y sujeto a los términos y condiciones que los Propietarios aprueben.

## **16. PROHIBICIÓN DE GRAVÁMENES**

Los Armadores no permitirán que se constituya un gravamen o hipoteca, incurrida por ellos o sus agentes, la cual pueda tener prioridad sobre el título e interés de los Propietarios en el Buque. Los Armadores además aceptan colocar en el Buque, en un lugar visible y mantener fijo durante el Período de Arrendamiento, un aviso que diga lo siguiente:

“Este Buque es propiedad de (nombre de los Propietarios). Está en arrendamiento a (nombre de los Armadores) y bajo los términos de esta Póliza, ni los Armadores ni el Capitán tienen derecho, poder o autoridad para constituir, contraer o permitir que se imponga sobre el Buque gravamen alguno.”

tienen derecho a crear, incurrir o permitir que sean impuestos sobre el Buque gravámenes excepto por los salarios de la tripulación y las recompensas por el salvamento.

Tal notificación será por escrito, siempre que sea práctico. El Arrendatario acuerda además exhibir a bordo del Buque, en un lugar visible, manteniéndolo a lo largo del período de Arrendamiento, un aviso de no menos de 10" x 6" que diga:

"Este Buque es propiedad de \_\_\_\_\_. Ni el Arrendatario ni el Capitán del buque tiene derecho alguno, poder o autoridad para crear, incurrir o permitir que se imponga sobre el Buque gravamen alguno, excepto por el salario de la tripulación y la recompensa por el salvamento."

(4) Si por cualquier razón o acontecimiento originado durante el Período de Arrendamiento, un gravamen se contrae sobre Buque (incluyendo los gravámenes del salario de la tripulación o el salvamento), que no se deba a la responsabilidad del Arrendador, la renta continuará pagándose por el Arrendatario y este Contrato de Arrendamiento deberá continuar en vigor, DISPONIENDOSE SIN EMBARGO que, si el gravamen en cuestión no ha sido retirado por el Arrendatario dentro de los 60 días a partir del mismo en que fue contraído, el Arrendador tendrá el derecho a terminar este Contrato de Arrendamiento mediante una notificación por escrito de terminación al Arrendatario, con la cual el Arrendatario será responsable con el Arrendador por el costo y los gastos incurridos en el retiro del gravamen y por el dinero pagado para satisfacer los reclamos que dieron origen al gravamen y el Arrendatario deberá también ser responsable con el Arrendador por la pérdida de ganancias consecuente por la terminación del Contrato de Arrendamiento y cualquier otro daño consecuente.

(5) El Arrendatario deberá indemnizar y mantener al Arrendador indemnizado contra gravámenes sobre el Buque, durante el Período de Arrendamiento en el que esté bajo el control del Arrendatario y contra cualquier reclamo al Arrendador surgido por la operación del Buque por parte del Arrendatario, o por cualquier negligencia del Arrendatario en relación con el Buque o su operación. Si el Buque fuese arrestado en razón de algún reclamo o gravámenes originados por su operación por parte del Arrendatario, el Arrendatario deberá tomar, por cuenta propia, todos los pasos razonables para asegurar que, dentro de un período razonable, el Buque sea liberado y tales reclamos o embargos sean saldados. La renta, no obstante, continuará pagándose. El Arrendatario notificará al Arrendador si tal arresto ocurre.

(6) Si el Buque es vendido por orden judicial u otra autoridad mientras esté bajo arresto, el Arrendatario

pagará al Arrendador el valor por pérdida estipulado al que se hace referencia en el ítem (9) del Esquema.

(7) El Arrendador tendrá derecho a terminar el Contrato de Arrendamiento mediante notificación escrita al Arrendatario en el supuesto de captura o apresamiento, única y solamente cuando esta sea debido a la culpa del Arrendatario: DISPONIENDO SIN EMBARGO que, si después de tal terminación el Arrendatario o el Arrendador han recuperado posesión del Buque antes de que termine el período de arrendamiento y los aseguradores no han acordado para entonces que el Buque sea declarado como una pérdida total real o constructiva, el Arrendador puede elegir, a su completa discreción y al momento de notificar, por escrito si es práctico, al Arrendatario, revivir este Contrato de Arrendamiento a partir de la fecha de tal recuperación. Con efecto a partir de la fecha de tal restauración, las obligaciones de ambas partes se reestablecerán. El intervalo entre la terminación y el restablecimiento será contado como parte del período de arrendamiento y la renta será pagada por tal intervalo y todas las otras obligaciones aquí que sean aplicables deberán subsistir durante tal intervalo. La tarifa de la renta al restablecimiento del Contrato de Arrendamiento será la tarifa que sería aplicable si el arrendamiento hubiera permanecido en vigor durante el intervalo.

(8) El Arrendatario, por cuenta propia, podrá pintar el Buque con sus colores, instalar y exhibir su insignia y enarbolar su propia bandera.

(9) El Arrendatario deberá compensar al Arrendador por todos los daños al Buque o a terceros (sea o no causado por el Arrendatario) e indemnizará al Arrendador por cualquier pérdida, daño, costos, reclamos y demandas que puedan ser hechas contra el Arrendador surgiendo a consecuencia de la operación, custodia o uso del Buque durante el período de arrendamiento.

## 10. MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN.

(d) Bandera y Nombre del Buque – Durante el Período de Arrendamiento, los Armadores tendrán la libertad de pintar el Buque con sus propios colores, instalar y ponerle su insignia y portar su propio banderín. Los Armadores están también en la libertad, con el consentimiento de los Propietarios, para cambiar la bandera y el nombre del Buque durante el Período de Arrendamiento. La pintura y repintura, instalación y reinstalación, el registro y el re-registro, si se requiere por los Propietarios, será a costo y tiempo de los Armadores.

(a)(iii) Responsabilidad Financiera – Los Armadores mantendrán una seguridad financiera o responsabilidad con respecto a las obligaciones frente a terceros según sea requerido por cualquier gobierno federal, estatal, municipal o cualquier otra división o autoridad, para permitir que el buque, sin cargos o penalidades, entre legalmente, permanezca en, o zarpe de cualquier puerto, lugar, aguas territoriales o contiguas de cualquier país, estado o municipio durante su uso en esta Póliza, sin ningún retraso. Esta obligación se aplicará se hayan o no impuesto legalmente tales requisitos por tal gobierno o división o autoridad.

Los Armadores harán y mantendrán todos los arreglos mediante garantía o cualquier otra forma que fuese necesaria para satisfacer tales requisitos bajo los gastos

propios de los Armadores y los Armadores indemnizarán a los Propietarios contra todas las consecuencias (incluyendo pérdida de tiempo) por cualquier falla o inhabilidad para hacerlo.

#### **CLÁUSULA 8.- MANTENIMIENTO DEL BUQUE.**

(1) El Buque deberá estar en total posesión y en disposición para todos los propósitos del Arrendatario y bajo su completo control en cada aspecto durante el período de arrendamiento. El Arrendatario tomará, durante el período de arrendamiento, todos los pasos razonables, por cuenta propia, para:

- (a) Mantener el Buque, su maquinaria, calderas, accesorios y refacciones en buen estado y en condiciones de operatividad eficiente de acuerdo con la buena práctica comercial, con la excepción del desgaste natural.
- (b) Mantener el Buque con una clasificación sin expirar estipulada en el ítem (1) del Esquema y otros certificados de requisito en vigor y observar y realizar los términos y condiciones de dicha sociedad de clasificación y cualquier restricción o recomendación impuesta en el uso del Buque y generalmente a mantener el Buque en vigencia con todas las leyes y regulaciones a las cuales el Buque llegue someterse.
- (c) Mantener continuas inspecciones certificadas de maquinaria actuales en todo momento; y
- (d) Observar y realizar, aparte del pago del dinero y los intereses principales aquí asegurados, todos los términos y condiciones de la hipoteca marítima otorgada sobre el buque, de todos los seguros contratados sobre el Buque y de las leyes y regulaciones del país del registro del Buque o de cualquier país visitado por el Buque.

(2) Durante el período de arrendamiento, el Arrendatario deberá, por cuenta propia, de acuerdo a las leyes y regulaciones del país del registro del Buque o cualquier otro país que el Buque llegue visitar y de acuerdo con las disposiciones y los seguros del Buque o las regulaciones de la sociedad clasificadora, avituallar, navegar, operar, proporcionar, abastecer de combustible y reparar el Buque cuando sea necesario y será responsable por todos los cargos y gastos de cada tipo y naturaleza incidental por el uso y operación del Buque bajo este arrendamiento. El Arrendatario deberá asegurar que el Capitán, los oficiales y la tripulación estén en todo momento propiamente certificados de acuerdo con las leyes y regulaciones del país de registro del Buque.

El Arrendatario notificará al Arrendador de la nacionalidad de la mayoría de los miembros de la tripulación y cualquier alteración.

(a) (i) Mantenimiento y Reparaciones – Durante el Período de Arrendamiento el Buque estará en total posesión y absoluta disposición para todos los propósitos de los Armadores y bajo su completo control en todo aspecto. Los Armadores mantendrán al Buque, su maquinaria, calderas, accesorios y partes separadas en buen estado, en condiciones efectivas de operatividad y de acuerdo con la buena práctica comercial de mantenimiento y, excepto por lo dispuesto en la Cláusula 14 (l), si es aplicable, bajo gasto propio, mantendrá en todo momento la Clasificación del Buque totalmente actualizada con su Sociedad Clasificadora indicada en la Casilla 10 y mantener todos los demás certificados necesarios en vigor en todo momento.

(b) Uso del Buque – Los Armadores deberán, por cuenta propia y mediante su propio representante, avituallar, navegar, operar, proporcionar, cargar de combustible y, cuando sea requerido, reparar el Buque durante el Período de Arrendamiento y pagarán todos los cargos y gastos de cada tipo y naturaleza incidental, por su uso y operación del Buque bajo esta Póliza, incluyendo los pagos anuales del pabellón del Estado y cualquier impuesto general municipal o estatal extranjero. El Capitán, los oficiales y la tripulación del Buque estarán al servicio de los Armadores para todos los propósitos, aún si por cualquier razón fuesen designados por los Propietarios. Los Armadores cumplirán con las regulaciones en vigor concernientes a los oficiales y tripulación en el país cuyo pabellón porta el buque y de cualquier otra ley aplicable.

(3) El Arrendatario deberá darle reparación y mantenimiento en dique seco al Buque y limpiar y pintar sus partes sumergibles cuando sea necesario al menos una vez al año. El Arrendatario dará al Arrendador, siempre que las circunstancias lo permitan, con no menos de 14 días de anterioridad, la notificación por escrito de la fecha y el lugar de cualquier mantenimiento propuesto en dique seco.

(4) El Arrendatario se responsabiliza de pasar la inspección anual del Buque en muelle, inspección anual e inspección especial (de casco) cada 4 años (u otro intervalo que la Sociedad de Clase permita) estrictamente sujeto a las reglas de Clase.

(5) El Arrendatario tendrá uso de todo el equipo (lo cual incluye equipo de puente, tripulación y galero, equipo de asistencia de navegación y equipo técnico, accesorios y partes de repuesto) propiedad del Arrendador a bordo del Buque en el momento de la entrega; y lo mismo o su equivalente substancial deberá ser devuelto al Arrendador en la devolución en buena condición, exceptuando el desgaste natural.

(6) El Arrendatario podrá en cualquier momento y por cuenta propia modificar o retirar todos o algún objeto del equipo, o adaptar algún objeto o equipo adicional que se requiera para dejar el Buque en disposición de cualquier propósito que el Arrendatario requiera. Todo equipo adicional adaptado por el Arrendatario será propiedad del Arrendador quién podrá retirar tal equipo adicional en cualquier momento antes del término del período de arrendamiento. El costo de adaptar o retirar equipo junto con el costo de reparación de cualquier daño causado por tal adaptación o retiro se pagará en su totalidad por el Arrendatario quién devolverá el equipo del Buque al Arrendador de acuerdo con las disposiciones que preceden.

(7) El Arrendatario deberá soportar y pagar como notifique el Arrendador todas las cuotas del registro, impuestos y gravámenes (si los hay) que puedan ser contraídos sobre propiedad, custodia o uso del Buque, y cualquier impuesto que deba pagarse por motivos de este Contrato, excluyendo el impuesto sobre el ingreso del Arrendador.

(c) Los Armadores mantendrán a los Propietarios y a los acreedores hipotecarios informados del empleo, del programa para dique seco y reparaciones mayores al Buque, según se requiera.

(g) Reparaciones Periódicas en Dique Seco – Los Armadores llevarán a dique seco al Buque y limpiarán y pintarán sus partes sumergidas en el agua cuando sea necesario, pero no menos de una vez durante el periodo establecido en la Casilla 19 o, si la Casilla 19 se dejó en blanco, cada sesenta (60) meses del calendario después de la entrega o algún otro periodo que sea requerido por la Sociedad Clasificadora o por el Estado cuyo pabellón porta.

(f) Uso del Equipo, Accesorios de Cubierta y Electrodomésticos – Los Armadores tendrán el uso de todos los accesorios de cubierta, equipo, y electrodomésticos que se encuentren a bordo del Buque en el momento de la entrega, siempre que los mismos o su equivalente substancial sean devueltos a los Propietarios al momento de la devolución en las mismas buenas condiciones y orden como fueron recibidas, exceptuando el desgaste y uso ordinario. Los Armadores deberán de vez en cuando durante el Período de Arrendamiento reemplazar los objetos del equipo según estén dañados o desgastados para su uso. Los Armadores deberán procurar que todas las reparaciones o reemplazos de cualquier parte o equipo dañado, desgastado o perdido sean hechas de tal manera (ambas considerando al fabricante y la calidad de materiales) que no disminuyan el valor del Buque. Los Armadores tienen el derecho de agregar equipo adicional por cuenta y riesgo propio, pero los Armadores deberán retirar tal equipo al final del período si los Propietarios lo piden. Cualquier equipo, incluyendo el equipo de radio en renta en el Buque al momento de la entrega, serán cuidados y mantenidos por los Armadores, y los Armadores asumirán las obligaciones y responsabilidades de los Propietarios bajo cualquier contrato de renta en conexión a tales y reembolsarán a los Propietarios por todos los gastos incurridos en conexión a tales, también por cualquier equipo nuevo requerido para cumplir con regulaciones de radiocomunicaciones.

## CLÁUSULA 9.- CAMBIOS AL BUQUE.

(1) El Arrendatario no hará cambios en la estructura del Buque ni tampoco en su maquinaria o sus calderas sin que en cada instancia haya asegurado primero la aprobación por escrito del Arrendador.

El costo de tales modificaciones deberá ser soportado por el Arrendatario quien dará al Arrendador evidencia satisfactoria que tales costos no constituirán un gravamen sobre el Buque. No obstante la aprobación del Arrendador para tales cambios, a la devolución del Buque al Arrendador, el Arrendador tendrá la opción (a ser ejercitada antes o dentro de 30 días después de la devolución) de aceptar el Buque con tales cambios o de requerir que el Arrendatario, por cuenta propia, restaure el Buque a su condición original.

(2) Si el Arrendatario hace cambios al Buque o cambia el Buque sin el consentimiento del Arrendador, el Arrendatario deberá, inmediatamente al ser requerido por el Arrendador, restaurar el Buque a su condición original por cuenta del Arrendatario.

(3) Cualquier adición, mejoras o cambios hechos al Buque (sea o no con el consentimiento del Arrendador) será considerado para formar parte del Buque.

## CLÁUSULA 10.- INSPECCIÓN DEL BUQUE.

(1) El Arrendador tendrá el derecho de, en cualquier momento, con previo aviso razonable, inspeccionar o examinar el Buque, u ordenar a un inspector, debidamente autorizado, llevar a cabo tal inspección en su representación para determinar la condición del Buque y para satisfacer que el Buque está siendo propiamente reparado y se le da mantenimiento.

(2) Siempre que sea práctico y se sujete a las circunstancias, si surge deseo del Arrendador de examinar el Buque, el Arrendador procurará (pero no será obligado) limitar inspecciones a los tiempos cuando se lleven a cabo al Buque inspecciones a dique seco.

(3) Si el Arrendador requiere que el Buque sea llevado a dique seco solamente con el propósito de ser examinado y tal inspección revela que el Arrendatario ha cumplido con sus obligaciones bajo este Contrato de Arrendamiento, el costo de tal inspección en dique seco será pagada por el Arrendador y ninguna renta será pagada respecto al

(e) Cambios al Buque – Sujeto a la Cláusula 10 (a)(ii), los Armadores no harán ningún cambio estructural en el Buque o cambios en su maquinaria, calderas, accesorios o partes por separado, sin que en cada instancia se asegure primero la aprobación de los Propietarios. Si los Propietarios así lo requieren, el Buque será restaurado a su condición previa antes de la finalización de este Arrendamiento.

(a) (ii) Clase Nueva y Requisitos de Seguridad – En caso de que exista la necesidad de realizar cualquier mejora, cambios estructurales o equipo nuevo, volviéndose necesario para la continua operación del Buque por requisitos de clase nueva o por legislación obligatoria, y el costo por ello exceda (excluyendo la pérdida de tiempo de los Armadores) del porcentaje establecido en la Casilla 23, o si la Casilla 23 se deja en blanco, exceda el 5 por ciento del valor del seguro del Buque establecido en la Casilla 29, entonces el excedente, en caso de haberlo, hará variar la tasa de la renta y la proporción en la cual el costo de este cumplimiento deberá ser compartido entre las partes concernientes, para adquirir una distribución razonable, según convengan los Propietarios y los Armadores, inter alia, durante el período que quede bajo esta Póliza, será, en la ausencia de un acuerdo, referido al método acordado de resolución de controversias en la Cláusula 30.

## 8. INSPECCIÓN

Los Propietarios tendrán el derecho en cualquier momento después de dar un aviso razonable a los Armadores de realizar inspección o revisión al Buque o solicitar que un inspector debidamente autorizado lleve a cabo tal inspección de su parte:

- (a) para asegurarse sobre la condición del Buque y estar satisfechos de que el Buque este siendo propiamente reparado y mantenido. Los costos y los honorarios por tales inspecciones serán pagadas por los Propietarios a menos que al Buque se le encuentre necesidad de reparaciones o mantenimiento para adquirir la condición dispuesta;
- (b) si los Armadores no han hecho su mantenimiento en dique seco de acuerdo con la Cláusula 10(g). Los costos y los honorarios por la inspección o revisión serán pagados por los Armadores; y
- (c) para cualquier otra razón comercial que ellos consideren necesaria (siempre que no interfiera indebidamente con la operación comercial del Buque).

período en el cual el Buque no estuvo disponible para uso y operación y cualquier renta adelantada deberá ser devuelta al Arrendatario.

De similar manera, cuando una inspección o examen sea llevada a cabo de acuerdo con el párrafo (1) sin ser en dique seco y tal inspección revele que el Arrendatario ha cumplido con sus obligaciones bajo este Contrato de Arrendamiento el costo deberá pagarse por el Arrendador y ninguna renta será pagada y cualquier renta recibida por adelantado deberá ser devuelta al Arrendatario. Salvo lo antes dispuesto, el costo razonablemente incurrido respecto a la inspección o examen llevado a cabo de acuerdo con el párrafo (1) será pagado por el Arrendatario al Arrendador.

(4) Las reparaciones, según se muestre en la inspección o revisión que son requeridas, serán llevadas a cabo bajo el costo del Arrendatario y se comenzarán a hacer dentro de los tres meses siguientes o cualquier otro plazo que pueda ser mutuamente acordado después de recibir el aviso escrito del Arrendador. El tiempo tomado respecto a la inspección, revisión o reparaciones no deberá extender el período de arrendamiento.

(5) El Arrendatario permitirá al Arrendador, cuando sea pedido bajo notificación previa, revisar el libro de navegación y suministrar al Arrendador de toda información respecto a cualquier accidente o daños al Buque tan pronto como los mismos ocurran. El Arrendatario suministrará también al Arrendador, mediante petición, de toda información respecto a la operación del Buque.

#### **CLÁUSULA 11.- PÉRDIDA Y DAÑOS AL BUQUE.**

(1) El Arrendatario asume y soportará enteramente el riesgo de pérdida o daño al Buque el cual pueda ser causado, hasta la devolución del Buque, con el desgaste natural exceptuado.

(2) En caso de pérdida o daños al Buque, el Arrendatario por cuenta propia y a opción del Arrendador, deberá:

- (a) colocar el mismo en buena reparación, condición y funcionamiento, o
- (b) reemplazar el mismo con un Buque similar en buenas condiciones y funcionamiento.

(3) En caso de que el Buque se pierda totalmente (incluyendo pérdida total constructiva o usurpación de la propiedad), el Arrendatario deberá pagar al Arrendador el valor por pérdida estipulado descrito en el ítem (9) del Esquema.

El costo y los honorarios por la inspección y revisión serán pagados por los Propietarios.

Todo el tiempo que sea usado para la inspección, revisión o reparaciones será a cuenta de los Armadores y formará parte del Período del Arrendamiento.

Los Armadores también permitirán a los Propietarios inspeccionar los libros del Buque cuando sea requerido por los Propietarios y los proveerán con toda la información relacionada a incidentes u otros accidentes o daños al Buque.

(4) En caso de que suceda lo contemplado en el párrafo (2) de este artículo, EL Contrato de Arrendamiento continuará sin ninguna enmienda y en particular la renta continuará pagándose, y en caso de que suceda lo escrito en el párrafo (3) de este artículo, este Contrato de Arrendamiento deberá terminarse al completar el pago del valor por pérdida estipulado, pero hasta que tal pago se haga la renta continuará pagándose.

(5) Al pago del Arrendatario del valor por pérdida estipulado de acuerdo con el párrafo (2) de este artículo, el Arrendador transferirá al Arrendatario la propiedad del Buque en su presente condición junto con sus derechos contra terceras partes, SIEMPRE QUE el Arrendador no sea responsable por o considerado como responsable por haber hecho garantías sobre la condición, funcionamiento, cualidad u operatividad del Buque o la habilidad financiera o de alguna otra forma que cualquier tercera parte pueda sostener algún reclamo contra él, o la validez de cualquier transferencia de propiedad.

#### **CLÁUSULA 12.- SEGUROS.**

(1) Durante el Período de Arrendamiento, el Buque deberá ser asegurado por el Arrendatario, por cuenta propia, con aseguradores de primera clase, satisfactoriamente de acuerdo con el Arrendador (y con los hipotecadores, en caso de haberlos) contra Riesgos Marítimos, de Guerra y Seguros de Protección e Indemnización, incluyendo Seguro del Flete, Sobreestadías y Defensas en nombre del Arrendador (y en nombre de los hipotecadores, en caso de haberlos) del Buque de tal forma que el Arrendador (y los hipotecadores, en caso de haberlos) lo apruebe por escrito, lo cual no deberá ser detenido sin razón alguna. El Arrendatario suministrará al Arrendador con originales de todas las pólizas de seguro. El Arrendatario deberá asegurar el Buque por los montos señalados durante los períodos como se indica en el ítem (13) del Esquema.

(2) El Arrendatario también llevará a cabo, bajo su costo propio pero a nombre del Arrendador, el seguro de pérdida de cargamento sobre el Buque durante el período de arrendamiento cubriendo pérdida de ganancias por un período de 180 días después de los primeros 14 días; la cantidad, términos y condiciones de tal cobertura serán a la satisfacción del Arrendador.

(4) La falla para recuperar la indemnización bajo cualquier seguro, no eximirá al Arrendatario de sus responsabilidades establecidas en la Cláusula 8.

#### **13. SEGURO Y REPARACIONES**

(a) Durante el Período de Arrendamiento, el Buque deberá mantenerse asegurado por los Armadores, por cuenta propia, con los Seguros de Casco y Maquinaria, seguros contra Riesgos de Guerra y Seguros de Protección e Indemnización (y contra otros riesgos los cuales sea obligatorio asegurar para la operación del Buque, incluyendo la responsabilidad financiera respecto a terceros, de acuerdo con la Cláusula 10 (a)(iii)) de tal forma que los Propietarios lo aprueben por escrito, y dicha aprobación no debe ser negada sin razón. Tales seguros deberán ser contratados por los Armadores para proteger los intereses de los Propietarios y de los Armadores y de los acreedores hipotecarios (si los hay), y los Armadores tendrán la libertad de proteger bajo tales seguros los intereses de todos los gerentes que señalen. Las pólizas de seguro deberán cubrir a los Propietarios y a los Armadores de acuerdo con sus respectivos intereses. Sujeto a las disposiciones del Instrumento Financiero, si lo hay, y a la aprobación de los Propietarios y los aseguradores, los Armadores efectuarán todas las reparaciones que cubra el seguro y asumirán los pagos y el reembolso por parte de los aseguradores de todos los costos en conexión con tales reparaciones así como también cargos, gastos y responsabilidades aseguradas que se extiendan a la cobertura bajo los seguros aquí dispuestos.

Los Armadores también serán responsables de efectuar reparaciones y pagos por los costos y gastos incurridos respecto a todas las demás reparaciones no cubiertas por los seguros y/o que no excedan los deducibles estipulados

(3) El Arrendatario podrá, por cuenta propia, asegurar el Buque contra otros riesgos que el desee, pero si falla en hacerlo, no lo eximirá de sus obligaciones establecidas en la Cláusula 8.

(5) Si los aseguradores aceptan el Buque como una pérdida total, real o constructiva o comprometida, todos los pagos del seguro por tal pérdida, después de satisfacer las hipotecas, deberán ser pagados al Arrendador, quién deberá distribuir el dinero entre el Arrendador y el Arrendatario de acuerdo con sus respectivos intereses. Para este propósito, el interés del Arrendatario estará limitado para asegurar el valor de los almacenes, combustibles y cualquier equipo adicional que haya instalado a bordo y asegurado por el Arrendatario, sobre y por encima de la cantidad asegurada para proteger el interés del Arrendador y las hipotecas.

(6) Los procedimientos de tal seguro, a opción del Arrendador, serán aplicados:

- (a) para el pago de los actos contemplados en (a) y (b) del párrafo (2), Cláusula 11
- (b) para el pago al Arrendador por el Arrendatario como se dispone en el párrafo (3), Cláusula 11, o
- (c) para el pago de daños a una tercera parte o al Arrendatario debido al accidente ocurrido cubierto por el seguro.

(7) Después de que el Arrendador reciba tal dinero del seguro, el Arrendatario dejará de ser responsable con el Arrendador respecto a la pérdida del Buque, no obstante que tal pérdida haya sido causada por negligencia del Arrendatario o de aquellos por quien él es responsable, DISPONIENDO SIN EMBARGO QUE, si los aseguradores no cumplen o cumplen parcialmente con el pago del reclamo de la pérdida total por motivos de negligencia del Arrendatario o de aquellos por quien él es responsable, entonces el Arrendatario será responsable por la pérdida total del Buque frente al Arrendador hasta el punto en que el Arrendador falle en recuperar de los Aseguradores

en los seguros.

El tiempo usado para las reparaciones bajo las disposiciones de la Cláusula 13(a) y para las reparaciones de defectos latentes de acuerdo con la Cláusula 13 (c), incluyendo cualquier variación, serán por cuenta de los Armadores.

(b) Si las condiciones de los seguros dados permiten seguros adicionales para ser contratados por las partes, tales seguros deberán estar limitados a la cantidad por cada parte establecida en la Casilla 30 y Casilla 31, respectivamente. Los Propietarios o los Armadores según sea el caso proveerán inmediatamente a la otra parte con los particulares de cualquier información sobre el contrato del seguro adicional, incluyendo copias de pólizas y el consentimiento por escrito de los aseguradores sobre cualquier seguro solicitado en el caso de que el consentimiento de tal asegurador sea necesario.

(d) Sujeto a las disposiciones del Instrumento Financiero, si lo hay, si el Buque se convierte en una pérdida total real, constructiva, comprometida o acordada en base al seguro requerido en la sub-cláusula 13(a), todos los pagos del seguro por tal pérdida se harán a los Propietarios, quienes distribuirán el dinero entre los Propietarios y los Armadores de acuerdo con sus respectivos intereses. Los Armadores se comprometerán a avisar a los Propietarios y a los acreedores hipotecarios, si los hay, sobre cualquier acontecimiento del cual se tenga como consecuencia la probabilidad de que el Buque se vuelva pérdida total como se define en esta Cláusula.

dentro de seis meses, después de hacerse el reclamo, y deberá pagar el mismo al recibir demanda escrita del Arrendador. DISPONIENDO SIN EMBARGO QUE, la responsabilidad del Arrendatario, bajo esta cláusula, estará limitada por la diferencia entre la cantidad recuperada de los aseguradores dentro del período de seis meses, si la hubo, y el valor por pérdida estipulado referido en el Esquema aquí aplicable, al momento en que tal reclamo se haga o al final del período de seis meses mencionado, cualquiera que sea el primero.

(8) Cuando haya una pérdida total constructiva aparente, el Arrendador deberá, al momento de ser requerido por el Arrendatario, ejecutar inmediatamente los documentos que sean requeridos para permitir al Arrendador y/o Arrendatario abandonar el Buque a los aseguradores y reclamar una pérdida total constructiva, DISPONIENDOSE QUE el Arrendador tendrá el derecho, mediante aviso por escrito al Arrendatario, requerir que en lugar de reclamar una pérdida total constructiva, solo una pérdida parcial sea reclamada.

(9) Ni el Arrendador ni el Arrendatario harán, permitirán voluntariamente o sufrirán cualquier acto en el que alguno de los seguros requeridos, como se menciona anteriormente, pueda ser o sea suspendido, perjudicado o frustrado. Ni el Arrendador ni el Arrendatario serán, no obstante, responsables por cualquier falla en cumplir con este párrafo, en tanto que tal cumplimiento haya sido pospuesto, impedido o prevenido por cualquier circunstancia de alguna naturaleza que no esté dentro del control del Arrendador o del Arrendatario según sea el caso. Nada en esta disposición prohíbe al Arrendatario o Arrendador colocar seguros adicionales por cuenta propia, siempre que (a) tal seguro no exceda la cantidad permitida por garantías u otras condiciones en los seguros requeridos, y (b) el Arrendador o el Arrendatario, según sea el caso, deberán informar inmediatamente a la otra parte con los particulares del seguro adicional contratado, incluyendo las copias de las pólizas y el consentimiento por escrito de los aseguradores, en caso de que sea requerido.

(10) El Arrendador tendrá el derecho cuando sea que el seguro requiera ser renovado, de estipular la moneda del seguro.

(e) Los Propietarios deberán, al momento de ser requeridos por los Armadores, ejecutar todos los documentos que sean necesarios para permitir a los Armadores abandonar el Buque a favor de los aseguradores y puedan reclamar una pérdida total constructiva.

(c) Los Armadores deberán proveer al momento de ser solicitado por los Propietarios, la información y ejecutar inmediatamente los documentos que sean requeridos para permitir a los Propietarios cumplir con las disposiciones del seguro del Instrumento Financiero.

**14.- SEGURO, REPARACIONES Y CLASIFICACIÓN (OPCIONAL, SOLO SE APLICA SI SE ACUERDA EXPRESAMENTE Y ESTABLECIDO EN LA CASILLA 29, EN CUYO CASO LA CLÁUSULA 13 SERÁ ANULADA).**

(a) Durante el Período de Arrendamiento, el Buque deberá mantenerse asegurado por los Propietarios, por cuenta propia, con los Seguros de Casco y Maquinaria y Seguros contra Riesgos de Guerra bajo la forma o póliza o pólizas anexadas a este Contrato. Los Propietarios y/o aseguradores no tendrán derecho de indemnización o subrogación contra los Armadores sobre una pérdida o daño que sufra el Buque, su maquinaria o accesorios cubiertos por el seguro, o respecto de pagos hechos para liquidar reclamos o responsabilidades sobre el Buque o de los Propietarios, cubiertos por el seguro. Las pólizas del seguro cubrirán a los Propietarios y a los Armadores de acuerdo a sus respectivos intereses.

(b) Durante el Período de Arrendamiento el Buque deberá mantenerse asegurado por los Armadores, por cuenta propia, con el Seguro de Protección e Indemnización (y contra cualquier otro riesgo que sea obligatorio asegurarse para la operación del Buque, incluyendo la responsabilidad financiera de acuerdo con la Cláusula 10 (a)(iii)) de tal forma que los Propietarios lo aprueben por escrito, y dicha aprobación no debe ser negada sin razón.

(c) En caso de que cualquier acto o negligencia de los Armadores vicie cualquiera de los seguros aquí dispuestos, los Armadores pagarán a los Propietarios todas las pérdidas e indemnizarán a los Propietarios contra todas las reclamaciones y demandas las cuales habrían sido cubiertas por tal seguro.

(d) Los Armadores deberán, sujeto a la aprobación de los Propietarios o los Aseguradores de los Propietarios, efectuar todas las reparaciones aseguradas, y los Armadores asumirán los pagos de todos los gastos misceláneos en conexión con tales reparaciones, así como también todos los cargos, gastos y responsabilidades aseguradas, con el límite de cobertura de los seguros establecidos en la Cláusula 14(a). Los Armadores tendrán garantizado el reembolso a través de los Aseguradores de los Propietarios para tales gastos a la presentación de las cuentas.

(e) Los Armadores serán responsables de efectuar reparaciones y pagar los costos y gastos incurridos respecto a las reparaciones no cubiertas por los seguros y/o que no excedan los deducibles estipulados en los seguros.

(f) Todo el tiempo usado para reparación de acuerdo con las disposiciones en la Cláusula 14(d) y 14(e) y para reparaciones de defectos latentes de acuerdo con la Cláusula 3, incluyendo cualquier variación, será a cuenta de los Armadores y formará parte del Período de Arrendamiento.

Los Propietarios no serán responsables por los gastos

mientras sean derivados del uso y operación del Buque, durante el tiempo que sea requerido para hacer las reparaciones.

(g) Si las condiciones de los seguros mencionados permiten seguros adicionales para ser contratados por las partes, su cobertura estará limitada a la cantidad estipulada en la Casilla 30 y 31, respectivamente. Los Propietarios o los Armadores deberán, según sea el caso, proveer inmediatamente a la otra parte con los particulares de cualquier seguro adicional efectuado, incluyendo copias de las pólizas y el consentimiento por escrito de los aseguradores, cuando éste sea requerido.

(h) Si el Buque se convierte en una pérdida total real, constructiva, comprometida o acordada de acuerdo a los términos de los seguros requeridos en la Cláusula 14(a), todos los pagos del seguro por la pérdida se harán a los Propietarios, quienes distribuirán el dinero entre los Propietarios y los Armadores de acuerdo a sus respectivos intereses.

(i) Si el Buque se convierte en una pérdida total real, constructiva, comprometida o acordada de acuerdo con los seguros contratados por los Propietarios establecidos en la Cláusula 14(a), el Contrato de Arrendamiento terminará en la fecha en que ocurra la pérdida.

(j) Los Armadores deberán al momento de ser requerido por los Propietarios, ejecutar inmediatamente los documentos que sean requeridos para permitir a los Propietarios abandonar el Buque a los aseguradores y reclamar una pérdida total constructiva.

(k) Para el propósito de la cobertura del seguro de casco y maquinaria y riesgos de guerra bajo las disposiciones de la Cláusula 14(a), el valor del Buque es la suma indicada en la Casilla 29.

(l) No obstante lo dispuesto en la Cláusula 10(a), los Propietarios se comprometen, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 14, si es aplicable, a mantener la Marca de Clase del Buque totalmente actualizada con la Sociedad de Clasificación indicada en la Casilla 10 y mantener todos los demás certificados en vigor en todo momento.

### **CLÁUSULA 13. PAGO ANTICIPADO DE LA RENTA.**

(1) El Arrendatario pagará por adelantado al Arrendador, simultáneamente a la ejecución de este Contrato, la cantidad de la renta descrita en el ítem (6) del Esquema como garantía del cumplimiento de este Contrato.

### **24. GARANTÍA BANCARIA (OPCIONAL, SOLO SE APLICARÁ SI LA CASILLA 27 FUE LLENADA)**

Los Armadores se comprometen a otorgar, antes de la entrega del Buque, una garantía bancaria de primera clase o fianza en la suma y lugares indicados en la Casilla 27 como garantía del cumplimiento total de sus

(2) El pago adelantado de la renta dispuesta en el párrafo anterior, no soportará ningún interés, y sujeta al párrafo (3) de esta Cláusula, será automáticamente aplicada por el Arrendador en satisfacción de las rentas vencidas sobre las fechas mencionadas en dicho ítem (6) hasta que se agote. Esta disposición no eximirá al Arrendatario de pagar inmediatamente las rentas vencidas en fechas distintas de aquellas mencionadas en el ítem (6).

(3) No obstante las disposiciones del párrafo (2) de esta Cláusula, si el Arrendatario se encuentra en incumplimiento de alguna de las disposiciones de este Contrato (incluyendo las situaciones a las que se refiere el Cláusula 21) o cualquiera de las disposiciones sobre las transacciones referidas en el párrafo (4) de esta Cláusula, el Arrendador entonces tendrá el derecho de aplicar dicho pago adelantado como garantía contra todos o cualquier dinero, daños o atrasos en la renta y/o valor por pérdida estipulado que el Arrendador crea se ajuste y, a menos que el Arrendador termine este arrendamiento bajo la disposición (c) del párrafo (1) de la Cláusula 14, el Arrendatario deberá, mediante petición escrita del Arrendador, efectuar nuevamente al Arrendador la el pago adelantado de renta (o la cantidad que sea requerida para compensar la cifra referida en el ítem (6) del Esquema) la cual servirá como garantía y será tratada de la misma forma que el original pago adelantado de la renta.

(4) Si hay alguna transacción entre el Arrendador y el Arrendatario además de la evidenciada por este Contrato, o si hay alguna otra garantía presentada al Arrendador distinta al pago adelantado de la renta estipulada en el párrafo (1) o tratada como tal según el párrafo (3) incluyendo el pago adelantado de la renta aquí dispuesta, todas esas garantías serán consideradas para asegurar los reclamos del Arrendador y el orden de uso de tales garantías serán a la total e irrestricta discreción del Arrendador.

(5) Cualquier impuesto, excepto el impuesto sobre el ingreso atribuible al Arrendador, que se requiera que pague el Arrendador al Gobierno respecto a este Arrendamiento será reembolsado por el Arrendatario al Arrendador a petición de éste.

(6) Para salvar cualquier duda se acuerda expresamente que la renta del Arrendamiento seguirá pagándose por el Arrendatario:

- (a) Aún cuando el Buque
  - (i) haya sido objeto de captura y/o apresamiento (dentro de la definición de la póliza de seguros de la compañía Lloyd's) sujeta siempre a las

obligaciones bajo este Arrendamiento.

## 11. RENTA

(e) Si el Buque se pierde o no se sabe de él, la renta deberá cesar desde el momento en que fue extraviado o se supo de él por última vez. La fecha en que se tomará al Buque como extraviado será diez (10) días después de que el Buque se haya reportado por última vez o cuando el buque fue señalado como extraviado por la compañía Lloyd's, cualquiera que ocurra primero. Cualquier renta pagada por adelantado será ajustada respectivamente.

disposiciones del Cláusula 7, párrafo (7); o  
(ii) se haya perdido o no se tengan noticias de él; o  
(iii) haya sido objeto de o posible objeto de un Aviso de Abandono; o  
(iv) haya sido objeto de Requisa para arrendamiento, a no ser que en tal caso el Arrendador de aviso al Arrendatario de la suspensión del presente Contrato de Arrendamiento; NO OBSTANTE cuando los aseguradores del Buque indemnicen al Arrendador por tal captura, apresamiento o pérdida, el Arrendatario dejará de pagar la renta del arrendamiento. Si la fecha de la captura o apresamiento o pérdida es desconocida se deberá, con el propósito de calcular los reembolsos, considerar el día siguiente al último día en que hubo comunicación con el Buque;

- (b) Aún cuando el juez u otro órgano jurisdiccional haya decretado el embargo preventivo o la detención del Buque;
- (c) Aún cuando el Buque haya sufrido daños o no esté en condiciones de navegar o cualquiera de sus certificados haya expirado o sean invalidados o no reúna los requisitos exigidos.

## **28. TERMINACIÓN**

### (c) Pérdida del Buque

Este Arrendamiento se considerará terminado si el Buque se convierte en una pérdida total o es declarado como una pérdida total constructiva o comprometida o concertada. Para el propósito de esta Cláusula, el Buque no será considerado como perdido a menos que él se haya convertido en una pérdida total real o un acuerdo haya sido aceptado con los aseguradores respecto a su pérdida total constructiva, comprometida o concertada o si tal acuerdo con sus aseguradores no es aceptado es adjudicado por un tribunal competente que una pérdida total constructiva del Buque ha ocurrido.

## **25. REQUISA/ADQUISICIÓN**

(a) En caso de Requisa para Arrendamiento del Buque por cualquier autoridad gubernamental o competente (de aquí en adelante referida como “Requisa para Arrendamiento”) independiente del momento del Período de Arrendamiento en el que ocurra la “Requisa para Arrendamiento” e independiente de la duración de esta y si será o no por un período indefinido o limitado, e independiente de si deba o permanezca en vigor durante lo que falte del Período de Arrendamiento, este Arrendamiento no será considerado como frustrado o terminado y los Armadores continuarán pagando la renta estipulada de la manera dispuesta por este Contrato hasta el momento en que el Arrendamiento halla terminado de conformidad a las disposiciones aquí establecidas siempre que en caso de “Requisa para Arrendamiento” cualquier Requisa de Arrendamiento o compensación recibida o para recibir por los Propietarios sea pagada a los Armadores durante lo que falte del Período de Arrendamiento o el período de la “Requisa para Arrendamiento”, cualquiera que sea el más corto.

(b) En caso de que los Propietarios sean privados de su título de propiedad del Buque por cualquier Adquisición Obligatoria o requisita del título por alguna autoridad gubernamental o competente (de aquí en adelante referida como “Adquisición Obligatoria”), entonces, independiente del momento del Período de Arrendamiento cuando la “Adquisición Obligatoria” haya ocurrido, este Arrendamiento se considerará terminado a partir de la fecha de tal “Adquisición Obligatoria”. En tal caso la renta del Arrendamiento será considerada obtenida y pagada en el momento de tal “Adquisición Obligatoria”.

## CLÁUSULA 14.- INCUMPLIMIENTO

(1) Si el Arrendatario falla en pagar la renta estipulada en el Cláusula 3 después de que la misma ha llegado a su vencimiento y es exigible, o si el Arrendatario no cumple u omite alguna de las disposiciones de este Contrato, el Arrendador tendrá el derecho de ejercitar una o varias de las siguientes opciones sin tener que dar aviso previo o petición al Arrendatario:

- (a) Declarar, una parte de o la cantidad entera del total de la renta, pagable bajo el Contrato y todas los otros costos y gastos inmediatamente debidos y pagables;
- (b) retirar el Buque al Arrendatario o exigir su devolución;
- (c) dar por terminado el arrendamiento financiero formalizado en el presente Contrato y exigir al Arrendatario indemnización por todos los daños directos e indirectos, incluida la pérdida de ganancias.

(2) Aunque el Arrendador haya ejercitado las opciones estipuladas en el apartado (a) y (b) del párrafo anterior, el Arrendatario no quedará exonerado de cualquier otra responsabilidad que pueda imputársele en virtud del presente Contrato, incluida en especial la responsabilidad por los daños y perjuicios causados.

(3) Si el Arrendatario no cumple en el pago de cualquier cantidad, incluyendo la renta debida al Arrendador, o cualquier costo y gasto hecho por el Arrendador de parte del Arrendatario, el mismo deberá soportar intereses a la tasa que se describe en el ítem (11) del Esquema hasta que se pague completamente incluyendo los intereses.

## 28. TERMINACIÓN

### (a) Incumplimiento de los Armadores

Los Propietarios tendrán derecho a retirar el Buque del servicio de los Armadores y terminar el Arrendamiento con efecto inmediato mediante aviso por escrito a los Armadores si:

- (i) los Armadores no cumplen en pagar la renta de acuerdo con la Cláusula 11. Sin embargo, donde sea que haya un incumplimiento en hacer un pago puntual de la renta debido a un descuido, negligencia, errores u omisiones por parte de los Armadores o su banco, los Propietarios darán a los Armadores un aviso por escrito del número de días bancarios establecidos en la Casilla 34 (como se reconoce en el lugar establecido del pago) en los cuales se rectifique la falla, y cuando sea rectificadas dentro de cierto número de días siguientes al aviso de los Propietarios, el pago deberá ser normal y puntual.
- (ii) los Armadores no cumplen con los requisitos de:
  - (1) la Cláusula 6 (Restricciones de Uso)
  - (2) la Cláusula 13(a) (Seguro y Reparaciones)disponiendo que los Propietarios tendrán la opción, mediante aviso por escrito, de conceder a los Armadores un número específico de días de gracia dentro de los cuales rectificará la falla, sin perjuicio al derecho de los Propietarios de retirar el Buque y terminar el contrato bajo esta Cláusula si los Armadores no cumplen con tal aviso;
- (iii) los Armadores fallan en rectificar cualquier incumplimiento de los requisitos de la Cláusula 10(a)(i) (Mantenimiento y Reparaciones) tan pronto como sea prácticamente posible después de que los Propietarios lo hayan requerido por escrito y en cualquier caso para que la cobertura del seguro del Buque no sea perjudicada.

## 11. RENTA

(f) Cualquier atraso en los pagos le dará derecho a los Propietarios a cobrarlo con intereses de acuerdo a la tasa anual acordada en la Casilla 24. Si la Casilla 24 no fue llenada, entonces se tomará la tasa de interés trimestral interbancaria ofrecida de Londres (LIBOR o su sucesora) para la moneda establecida en la Casilla 25, como se estableció por la Asociación de Bancos Británicos (BBA) sobre la fecha cuando se incurrió en falta de pago, incrementada en un 2 por ciento.

(g) El pago del interés obligatorio bajo la Cláusula 11 (f) deberá ser realizado dentro de los siete (7) días de la fecha en que llegó la factura de los Propietarios especificando la cantidad a pagar o, en la ausencia de una factura, al momento de la siguiente fecha para el pago de la renta.

(4) Si el Arrendatario falla en pagar la compensación antes mencionada dentro de los 14 días después del aviso de terminación a que hace referencia la Cláusula 7, párrafo (4), el Arrendatario será responsable de pagar al Arrendador el valor por pérdida estipulado como se colocó en el ítem (9) del Esquema.

(5) Las obligaciones monetarias del Arrendatario en virtud de este Contrato de Arrendamiento Financiero no puede ser suspendida por reclamos en contra del Arrendador, el Vendedor, los asignados del Arrendador o sus predecesores del título.

#### **CLÁUSULA 15.- VENCIMIENTO DEL PERÍODO.**

Si alguna de las siguientes situaciones llegara a ocurrir con respecto al Arrendatario, el Arrendador, sin previo aviso o demanda, puede ejercer las opciones estipuladas en el párrafo (1) de la Cláusula 14 y el efecto será el mismo a los establecidos en el párrafo (2) del mismo Cláusula:

- (a) suspensión o discontinuidad del negocio del Arrendatario o disolución del Arrendatario o bancarrota;
- (b) que el Arrendatario sea objeto de una orden judicial de ejecución, o aprehensión o disposición (sin importar que la misma afecte al Buque) o que una petición de disolución del Arrendatario sea presentada;
- (c) que el Arrendatario no cumpla una deuda de juicio;
- (d) que el Arrendatario, llegue a un convenio de acreedores.

#### **28. TERMINACIÓN**

(d) Cualquiera de las partes tendrá el derecho a terminar este Arrendamiento con efecto inmediato mediante aviso por escrito a la otra parte en caso de que se apruebe una resolución o se haga una orden para disolver, finalizar, liquidar o declarar bancarrota de la otra parte (a menos que sea para el propósito de reconstrucción o unión) o si un receptor es señalado, o si se suspende el pago, cesa negocios o si hace algún arreglo especial con sus prestamistas.

#### **(b) Incumplimiento de los Propietarios**

Si los Propietarios se encuentran por cualquier acto u omisión en incumplimiento de sus obligaciones bajo este Contrato al punto en que los Armadores son privados del uso del Buque y tal incumplimiento continúa por un período de catorce (14) días después del aviso por escrito dado por los Armadores a los Propietarios, los Armadores tendrán derecho de terminar este Contrato con efecto inmediato mediante un aviso por escrito a los Propietarios.

(e) La terminación de este Arrendamiento será sin perjuicio de todos los derechos debidamente adquiridos entre las partes antes de la fecha de la terminación y a cualquier reclamo que ambas partes puedan tener.

#### **CLÁUSULA 16.- INFORME DE NEGOCIOS ETC.**

El Arrendatario deberá inmediatamente a petición del Arrendador hecha en cualquier momento, informar al Arrendador con los particulares sobre el estado financiero del Arrendatario y el lugar, estado y condición del Buque como el Arrendador lo requiera.

#### **CLÁUSULA 17.- COMPRA DEL BUQUE.**

El Arrendatario deberá informar por adelantado al Arrendador sobre el programa operativo del Buque por un período de tres meses.

El Arrendatario tendrá la opción de comprar el Buque del Arrendador por la cantidad de \_\_\_\_\_ al final del período de Arrendamiento siempre que el Arrendatario no esté en incumplimiento de alguna de las disposiciones de este Contrato de Arrendamiento Financiero.

Si el Arrendatario ejercita la opción de compra será responsable por todos los gastos incluyendo todos los pagos legales, impuestos sobre transmisión de propiedad, cargos del registro, impuestos de gobierno y cualquier otro cargo sobre el tonelaje relativo a la transferencia de propiedad.

#### **PARTE IV. ACUERDO DE ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN DE COMPRA.**

**(OPCIONAL, APLICAR SOLO SI SE ACUERDA EXPRESAMENTE Y SE ESTABLECE EN LA CASILLA 42)**

A la expiración de este Arrendamiento y disponiendo que los Armadores han cumplido con sus obligaciones de acuerdo con la Parte I y II así como también la III, si se aplica, se acuerda que, al pago final de la renta, de acuerdo con la Cláusula 11, los Armadores habrán comprado el Buque con todas sus pertenencias y el Buque estará completamente pagado.

*En los siguientes párrafos, los Propietarios serán denominados como Vendedores y los Armadores como los Compradores.*

Los Vendedores garantizan que el Buque, al momento de la entrega, está libre de gravámenes y privilegios marítimos o de cualquier deuda que se trate, aparte de aquellas surgidas por cualquier acto hecho o no hecho por los Compradores o de cualquier hipoteca existente que se haya acordado no ser liquidada al momento de la entrega. Si cualquier reclamación, la cual ha sido incurrida antes del tiempo de entrega es hecha contra el Buque, los Vendedores se comprometen a indemnizar a los Compradores contra todas las consecuencias por tales reclamaciones siempre que sea probado que los Vendedores son responsables por tales reclamos. Cualquier impuesto, notarial, consular y otros cargos y gastos conectados con la compra y la inscripción en el registro bajo el pabellón de los Compradores, será a cuenta de los Compradores.

A cambio del pago de la cuota del último mes de renta, los Vendedores proveerán a los Compradores con una Escritura de Venta debidamente atestiguada y legalizada, junto con un certificado que establezca los gravámenes registrados, si los hay. A la entrega del Buque, los Vendedores proveerán la dimisión del Registro del Buque y entregarán el certificado de dimisión a los Compradores. Los Vendedores deberán, al momento de la entrega, entregar a los Compradores todos los certificados de clasificación (para casco, motores, anclas, cadenas, etc.) así como también todos los planos los cuales puedan estar en posesión de los Vendedores.

La Instalación Inalámbrica e Instrumentos Náuticos, a menos que estén en renta, serán incluidos en la venta sin ningún pago extra.

El Buque con todas sus pertenencias estará al riesgo de los Vendedores y gastos hasta que sea entregado a los Compradores, sujeto a las condiciones de este Contrato y el Buque con todas sus pertenencias será entregado y recibido como estaba al momento de la entrega, después de lo cual los Vendedores no serán responsables por posibles fallas o deficiencias de cualquier descripción.

Los Compradores se comprometerán a pagar la repatriación del Capitán, oficiales y demás personal si es señalado por los Vendedores, al puerto donde el Buque se registró en Arrendamiento a Casco Desnudo, de acuerdo con la Cláusula 3 (Parte II) o pagarán el equivalente al costo de su viaje a cualquier otro lugar.

#### **CLÁUSULA 18.- DEVOLUCIÓN DEL BUQUE.**

(1) El Arrendatario deberá, por cuenta propia, devolver inmediatamente el Buque al Arrendador al término o pronta determinación del arrendamiento financiero creado por este Contrato.

(2) El Arrendatario deberá soportar todos los costos y gastos incurridos en la devolución del Buque.

(3) El Arrendatario deberá devolver el Buque al Arrendador en el puerto elegido por el Arrendador. El Buque deberá ser devuelto al Arrendador con su Clase, libre de toda recomendación, con todos los certificados de requisito comercial (los cuales deberán estar libres y por la totalidad de los términos permitidos), y en las mismas buenas condiciones y estado estructural en que estaba al momento de la entrega al Arrendatario, con el desgaste natural exceptuado.

#### **15. DEVOLUCIÓN**

A la finalización del Período del Arrendamiento el Buque será devuelto por los Armadores a los Propietarios en un puerto seguro y libre de hielo como se indica en la Casilla 16, en el atracadero listo y seguro que indiquen los Propietarios. Los Armadores darán a los Propietarios en no menos de treinta(30) días un aviso previo sobre la fecha de llegada, y aviso final en no menos de 14 días a la fecha de llegada y el puerto para la devolución. Cualquier cambio en la ubicación del Buque deberá ser notificada a los Propietarios.

Los Armadores garantizan que no permitirán al Buque comenzar un viaje (incluyendo algún viaje precedente en lastre) el cual no pueda ser completado a tiempo para permitir la devolución del Buque dentro del Período de Arrendamiento. No obstante lo anterior, si los Armadores fallasen en devolver el Buque dentro del Período de Arrendamiento, los Armadores pagarán el equivalente a la proporción diaria de renta, establecida en la Casilla 22, más un 10% o a la tasa de interés en el mercado, cualquiera que sea la más alta, por el número de días en los cuales el Período de Arrendamiento exceda. Todos los demás términos, condiciones y disposiciones de este Contrato de Arrendamiento se continuarán aplicando.

Sujeto a las disposiciones de la Cláusula 10, el Buque será devuelto a los Propietarios en el mismo buen estado, estructura, condición y clase como fue entregado, exceptuando el uso y desgaste natural que no afecte la clase.

El Buque deberá tener al momento de la entrega sus ciclos de inspección al corriente y los certificados comerciales y de clase vigentes para al menos el número de meses acordado en la Casilla 17.

(4) En el momento o poco antes de la devolución se hará una inspección (con o sin dique seco según a criterio del Arrendador) si el Arrendador así lo pide, para determinar la condición y buena forma del Buque, su maquinaria y equipo. En tal caso, el Arrendador y el Arrendatario deberán designar cada uno a inspectores para presentarse en la inspección y los inspectores presentes determinarán y establecerán las reparaciones y trabajos necesarios para colocar al Buque en la fecha de devolución con la estructura, estado y condición requeridos en esta Cláusula. Si tales inspectores entran en desacuerdo, ellos deberán referir el problema a un tercer inspector, cuya decisión será final y obligatoria para las partes contratantes.

(5) El Arrendatario deberá, por cuenta propia, hacer todas las reparaciones señaladas y realizar el trabajo necesario antes de la devolución, o según a criterio del Arrendador, saldar su obligación mediante el pago al Arrendador de una suma suficiente para suministrar de acuerdo con los precios actuales en el momento de la devolución, el trabajo y reparaciones necesarias para colocar el Buque en buenas condiciones, estado y estructura. El costo de la inspección conjunta, el dique seco (si lo hubo) y el tercer inspector serán soportados por el Arrendatario.

(6) En la devolución, deberá ser mutuamente acordado si los consumibles serán tomados y pagados por el Arrendador a los precios del mercado actuales en el puerto de devolución.

#### **CLÁUSULA 19.- SALVAMENTO**

Todos los premios por salvamento llevados a cabo por el Arrendatario serán a beneficio de éste. Cualquier gasto de salvamento incurrido por el Buque será a cuenta del Arrendatario.

CORRESPONDE CON LA CLÁUSULA 7 INSPECCIONES A LA ENTREGA Y A LA DEVOLUCIÓN.

CORRESPONDE CON LA CLÁUSULA 9. INVENTARIO, COMBUSTIBLES Y PROVICIONES.

#### **18. GRAVÁMENES**

Los Propietarios tienen un gravamen sobre todas las cargas, subarrendamientos y subfletes pertenecientes o debidos a los Armadores o cuales quiera subarrendatarios y cualquier flete del conocimiento de embarque por todas las reclamaciones en relación con ésta Póliza, y los Armadores tienen un gravamen sobre el Buque por todo el dinero pagado por adelantado y no ganado.

#### **19. SALVAMENTO**

Todo salvamento o remolque hecho por el Buque será en beneficio de los Armadores y el costo de las reparaciones a los daños ocasionados por tal acción deberá cubrirse por los Armadores.

## **CLÁUSULA 20.- AVERÍA GRUESA**

(1) En caso de que ocurra una Avería Gruesa, ésta se pagará de acuerdo a las Reglas York/Amberes de 1950 o cualquier modificación subsecuente de ella actual al momento del accidente y el Arrendatario deberá asegurar que todos los Conocimientos de Embarque expedidos respecto a los bienes transportados o a ser transportados a bordo del Buque lo estipulen respectivamente.

(2) El Arrendatario deberá asegurar que todos los Conocimientos de Embarque expedidos contengan las actuales cláusulas Nueva Jason y de Abordaje Ambos Buques Culpables.

## **CLÁUSULA 21.- INDEMNIZACIÓN.**

El Arrendatario deberá indemnizar y mantener protegido total y efectivamente al Arrendador contra todos los costos por acción, reclamos y demandas que puedan surgir contra el Arrendador en consecuencia de cualquier cosa hecha por o falla de parte del Arrendatario.

## **21. AVERÍA GRUESA**

Los Propietarios no contribuirán a la Avería Gruesa.

## **23. CONTRATOS DE CARGAMENTO**

\*) (a) Los Armadores deberán asegurarse de que todos los documentos expedidos durante el Período de Arrendamiento evidenciando los términos y condiciones aceptados respecto al transporte de mercancías contendrán la cláusula Paramount incorporando la legislación relativa a la responsabilidad del porteador por el cargamento obligatoriamente aplicable en el oficio; si no existe tal legislación, los documentos incorporarán las reglas de La Haya-Wisby. Los documentos también contendrán la cláusula Nueva Jason y la cláusula de abordaje Ambos Buques Culpables.

\*) (b) Los Armadores se asegurarán de que todos los boletos expedidos a los pasajeros durante el Período de Arrendamiento para la transportación de pasajeros y su equipaje bajo este Arrendamiento contendrá la cláusula Paramount incorporando la legislación relativa a la responsabilidad del transportista con los pasajeros y su equipaje obligatoriamente aplicable en el oficio; si no existe tal legislación, los boletos del pasajero incorporarán la Convención de Atenas relativa al Transporte de Pasajeros y su Equipaje por Mar de 1974 y su Protocolo.

\*) Nulificar según se aplique.

## **20. REMOCIÓN DE RESTOS NÁUFRAGOS**

En el supuesto de que el Buque se convierta en restos náufragos u obstrucción para la navegación, los Armadores indemnizarán a los Propietarios por cualquier cantidad que los Propietarios sean responsables de pagar por la remoción de restos náufragos.

## **17. INDEMNIZACIÓN**

(a) Los Armadores deberán indemnizar a los Propietarios por cualquier pérdida, daño o gastos sufridos por los Propietarios, surgidos por o en relación a la operación del Buque por los Armadores, y de cualquier embargo preventivo que surja de algún evento ocurrido durante el

El Arrendatario no deberá denominarse a sí mismo como el Propietario del Buque.

Período de Arrendamiento. Si el Buque es arrestado o de otra forma detenido por razones de reclamaciones o embargos surgidos por su uso y operación por parte de los Armadores, los Armadores realizarán, por cuenta propia, las acciones que correspondan para asegurar que dentro de un tiempo razonable el Buque sea liberado, incluyendo la disposición de la fianza.

Sin perjuicio de lo anterior, los Armadores aceptan indemnizar a los Propietarios contra todas las consecuencias o responsabilidades surgidas del Capitán, oficiales o agentes que expidan los Conocimientos de Embarque u otros documentos.

(b) Si el Buque es arrestado o de otra forma detenido por razones de reclamación contra los Propietarios, los Propietarios realizarán, por cuenta propia, las acciones que correspondan para asegurar que dentro de un tiempo razonable el Buque sea liberado, incluyendo la condición de fianza.

En tales circunstancias los Propietarios indemnizarán a los Armadores contra cualquier pérdida, daño o gastos incurridos por los Armadores (incluyendo la renta pagada bajo este Arrendamiento) como consecuencia directa por tal arresto o detención.

## **CLÁUSULA 22.- TRANSFERENCIA DEL DERECHO DEL ARRENDADOR**

El Arrendador podrá, sin el consentimiento del Arrendatario, transferir, empeñar o hipotecar el Buque sujeto a los términos de este Contrato de Arrendamiento Financiero.

El Arrendador podrá, sin el consentimiento del Arrendatario, asignar, transferir o empeñar todo o parte de sus derechos en este Contrato de Arrendamiento Financiero.

## **CLÁUSULA 23.- DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS**

(1) El Arrendatario acuerda que cuando las Disposiciones Suplementarias sean hechas en el ítem (14) del Esquema anexo tales disposiciones formarán parte y serán leídas junto con este Contrato de Arrendamiento Financiero y este Contrato de Arrendamiento Financiero será suplementado o enmendado.

(2) Los títulos para los Artículos de este Contrato de

## **22. ASIGNACIÓN, SUBARRENDAMIENTO Y VENTA**

(b) Los Propietarios no venderán el Buque durante el uso de este Arrendamiento excepto con el previo consentimiento por escrito de los Armadores, el cual no será impedido sin razón, y sujeto a que el comprador acepte la asignación de este Arrendamiento.

## **12. HIPOTECA MARÍTIMA**

**(SOLO SE APLICA SI LA CASILLA 28 FUE APROPIADAMENTE LLENADA)**

\*) (a) Los Propietarios garantizan que no han contraído hipoteca alguna sobre el Buque y no la contraerán sin el previo consentimiento de los Armadores, el cuál no debe ser negado sin razón.

\*) (b) El Buque arrendado bajo éste Contrato es financiado con apoyo en una hipoteca marítima, de acuerdo con el Instrumento Financiero. Los Armadores se comprometen a cumplir y proveer con la información y documentos requeridos para permitir a los Propietarios cumplir con todas las instrucciones u órdenes relacionadas al empleo, seguro, operación, reparaciones y mantenimiento del Buque, de acuerdo con lo que se establezca en el Instrumento Financiero o lo que se disponga, en su momento durante el período del Arrendamiento, por los hipotecadores conforme al Instrumento Financiero. Para este propósito, los Armadores confirman hacer de su conocimiento todos los términos, condiciones y disposiciones del Instrumento Financiero y acuerdan hacerlo por escrito en el formato que sea requerido por los hipotecadores. Los Propietarios garantizan que no han contraído hipoteca alguna o hipotecas más que la establecida en la Casilla 28 y no enmiendas a la hipoteca marítima referida en la Casilla 28 o efectuar cualquier otra hipoteca sin el previo consentimiento de los Armadores, el cual no debe ser negado sin razón.

\*) (Opcional, Cláusulas 12(a) y 12(b) son alternativas; indicar la alternativa acordada en la Casilla 28).

Arrendamiento son solo para referencia y no son un apoyo para la interpretación de las disposiciones de este Contrato de Arrendamiento Financiero.

(3) El Arrendador a su discreción y opción tendrá derecho de registrar sobre el Buque una Hipoteca Naval a favor de un tercero, al comienzo o antes del arrendamiento y en cualquier momento después.

(4) Las direcciones de servicio respectivas de las partes serán:

Arrendador: \_\_\_\_\_.

Arrendatario: \_\_\_\_\_.

(5) Cualquier aviso enviado por cualquier parte a la otra a las citadas direcciones se considerará debidamente servido si se entrega a mano, en la fecha de la entrega; si se envió por registro postal, tres días después de haberse enviado.

(6) Los derechos y remedios del Arrendador contenidos en este Arrendamiento Financiero pueden ser ejercitados colectivamente o independientemente y/o sucesivamente.

(7) Ningún fallo o retraso de parte del Arrendador para ejercitar algún derecho o poder en virtud de este Contrato de Arrendamiento Financiero operará como renuncia a tal derecho y tampoco cualquier ejercicio parcial o singular por el Arrendador de algún poder o derecho. Los remedios dispuestos en este Contrato son acumulativos y no son exclusivos de cualquier remedio dispuesto por ley. Noticia o demanda en similar u otra circunstancia no constituye una renuncia de los derechos del Arrendador a cualquier otra o futura acción en cualquier circunstancia sin aviso o demanda.

(8) Toda indulgencia o tiempo permitido por el Arrendador respecto a alguna violación será válida solo si se evidencia por un certificado ejecutado por un oficial debidamente autorizado del Arrendador y deberá ser referida solo para el caso por el que la indulgencia sea concedida y no constituirá una renuncia respecto del ejercicio de derechos o remedios con respecto a cualquier otras violaciones sea o no conocida por el Arrendador al momento de conceder dicha indulgencia.

(9) Todos los cargos legales, costos y gastos en relación con este Arrendamiento y otra documentación que surja de o se relacione con las transacciones evidenciadas por este Contrato de Arrendamiento Financiero o cualquier otro documento referido aquí o relacionado y todos los impuestos de transferencia de propiedad, cargos de registro e impuestos serán soportados por el Arrendatario.

(10) El Arrendatario acuerda pagar (y mantener al Arrendador a salvo en contra de responsabilidad de pago

de) todos los gastos en efectivo, que surjan en relación con este Arrendamiento Financiero y la imposición de alguna parte del contrato o en relación con las transacciones evidenciadas por este Arrendamiento Financiero, incluyendo todo impuestos de timbre y otros impuestos (junto con intereses y penalidades, si las hay) que puedan cobrarse respecto a la ejecución de este Arrendamiento Financiero.

## **26. GUERRA**

(a) Para los propósitos de esta Cláusula, la palabra "Riesgos de Guerra" incluirá cualquier guerra (sea real o amenaza), acto de guerra, guerra civil, hostilidades, revolución, rebelión, desorden civil, operaciones beligerantes, instalación de minas (sean reales o reportadas), actos de piratería, actos terroristas, actos de hostilidad o daños malintencionados, bloqueos (impuestos contra todos los buques o impuestos selectivamente contra buques de ciertos pabellones o Propietarios, o contra ciertas mercancías o tripulaciones, o contra cualquier otra cosa de la que se trate), llevadas a cabo por una persona, cuerpo armado, terrorista o grupo político, o el Gobierno de cualquier Estado, el cual sea o pueda ser peligroso para el Buque, su cargamento, tripulaciones u otras personas a bordo del Buque.

(b) El Buque, a menos que el consentimiento por escrito se obtenga primero, no continuará o irá a través de cualquier puerto, lugar, área o zona (sea de la costa o del mar), o cualquier vía acuática o canal, donde parezca razonablemente que el Buque, su cargamento, tripulación u otras personas a bordo del Buque, a juicio razonable de los Propietarios, pueda ser o sea probable que sea expuesto a Riesgos de Guerra. Si el Buque se encuentra dentro de alguno de estos lugares mencionados anteriormente, en los que solo se vuelva peligroso o sea probable que se vuelva peligroso, después de su entrada a él, los Propietarios tendrán el derecho de exigir que el Buque abandone el área.

(c) El buque no llevará contrabando, ni pasará a través de un bloqueo, sea impuesto este a todos los buques, o sea impuesto selectivamente de alguna manera contra buques de ciertos cargamentos o tripulaciones o de cualquier otra cosa, o proceda a un área donde sea sujeto, o sea probable a ser sujeto a un derecho beligerante de revisión y/o confiscación.

(d) Si los aseguradores del seguro contra riesgos de guerra, cuando la Cláusula 14 sea aplicable, requieren el pago de las primas porque, de acuerdo a las órdenes de los Armadores, el Buque está dentro, o deba entrar y permanecer dentro, de cualquier área o áreas las cuales

se especifique por dichos aseguradores como sujetas a primas adicionales debido a Riesgos de Guerra, entonces tales primas serán reembolsadas por los Armadores a los Propietarios en el mismo momento en que el siguiente pago de la renta se deba hacer.

(e) Los Armadores estarán libres de responsabilidad contractual para poder cumplir con:

- (i) todas las órdenes, instrucciones, recomendaciones o consejos con respecto a las salidas, llegadas, rutas, navegación en convoy, puertos de arribo, paradas, destinos, descarga de cargas, entrega o de cualquier otra recomendación de que se trate, que sean dadas por el Gobierno del Estado cuyo pabellón porta el Buque, o cualquier otro Gobierno, cuerpo gubernamental o grupo del que se trate, actuando con autoridad para hacer cumplir sus órdenes e instrucciones;
- (ii) las órdenes, instrucciones o recomendaciones de cualesquiera aseguradores del Seguro contra Riesgos de Guerra, que tengan la facultad para dar dichas instrucciones de acuerdo con los términos del Seguro de Riesgos de Guerra;
- (iii) los términos de cualquier resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de cualesquiera instrucciones de la Comunidad Europea, o las instrucciones efectivas de cualquier otro cuerpo Supranacional con la autoridad para expedir y dar las mismas, y con la Legislación Nacional a la cual los Propietarios están sujetos, dirigida al cumplimiento de las mismas, y a obedecer las órdenes e instrucciones de aquellos encargados de su cumplimiento.

(f) En caso de surgimiento de hostilidades (haya una declaración de guerra o no) (i) entre dos o mas de los siguientes países: Estados Unidos de América; Rusia; Reino Unido; Francia; La República Popular de China, (ii) entre dos o más de los países establecidos en la Casilla 36, los Propietarios o los Armadores tendrán derecho a cancelar este Contrato, con lo cual los Armadores devolverán el Buque a los Propietarios de acuerdo con la Cláusula 15, si el Buque tiene cargamento a bordo después de descargar en su destino, o si se le prohíbe bajo esta Cláusula entrar en un puerto seguro, abierto y cercano como se le indicó por los Propietarios, o si el Buque no tiene cargamento a bordo, en el puerto en el cual el Buque se encuentre o si está en el mar a un puerto cercano, abierto y seguro como se le indicó por los Propietarios. En todos los casos se continuará el pago de la renta de acuerdo con la Cláusula 11 y con excepción a lo dicho anteriormente en esta Cláusula todas las otras disposiciones de este Contrato continuarán hasta la devolución.

## **29. RECUPERACIÓN DE LA POSESIÓN DEL BUQUE**

En caso de que este Arrendamiento termine de acuerdo con las disposiciones aplicables en la Cláusula 28, los Propietarios tendrán el derecho de recuperar el Buque de los Armadores en su actual o siguiente puerto de llamada, o en el puerto o lugar conveniente para ellos sin la interferencia o impedimento de los Armadores, cortes o autoridades locales. Durante la recuperación física del Buque de acuerdo con esta Cláusula 29, los Armadores cuidarán el Buque como depositarios gratuitos de los Propietarios. Los Propietarios ordenarán a un representante autorizado a abordar el Buque tan pronto como sea razonablemente práctico después de la terminación del Arrendamiento. El Buque se considerará recuperado por los Propietarios de los Armadores al momento en que el representante de los Propietarios aborde el Buque. Todos los arreglos y gastos relativos al pago de los salarios, desembarque y repatriación del Capitán de los Armadores, los oficiales y la tripulación serán responsabilidad del Armador solamente.

## CLÁUSULA 24.- JURISDICCIÓN

Este Contrato y cualquier otra garantía dada respecto este Contrato será gobernada por las leyes de \_\_\_\_\_ y las partes y cualquier garante que ejecute la garantía establecida al final de este Contrato acuerda someterse a la jurisdicción de los Tribunales de \_\_\_\_\_.

EN TESTIMONIO DE QUE las partes, aquí presentes han logrado que este Contrato sea ejecutado por los respectivos representantes debidamente autorizados a partir de la fecha colocada aquí al principio.

## 30. RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

\*) (a) Esta Póliza será gobernada por e interpretada de acuerdo con la ley Inglesa y cualquier controversia surgida de o en relación a esta Póliza será referida al arbitraje en Londres de acuerdo con el Acta de Arbitraje de 1996 o cualquier modificación estatutaria o promulgación de ésta salvo hasta el punto necesario para dar efecto a las disposiciones en esta Cláusula.

El arbitraje se llevará a cabo de acuerdo con la Asociación de Árbitros Marítimos de Londres (LMAA) y sus términos actuales en el momento en que los procedimientos de arbitraje comiencen.

La referencia será a tres árbitros. Una parte que desee aludir una controversia al arbitraje deberá elegir a su árbitro y enviar un aviso por escrito de tal elección a la otra parte requiriendo que la otra parte elija a su propio árbitro dentro de 14 días calendario a partir del aviso y declarando que designará a su árbitro como único árbitro a menos que la otra parte designe su propio árbitro y dé aviso de que así lo ha hecho dentro de los 14 días especificados. Si la otra parte no designa a su propio árbitro y da noticia de que así lo ha hecho dentro de los 14 días especificados, la parte que refiere la disputa al arbitraje podrá, sin el requerimiento de algún otro aviso previo a la otra parte, designar a su árbitro como único árbitro y aconsejará a la otra parte respectivamente. La recompensa de un único árbitro será ligada a ambas partes como si hubiese sido designado por acuerdo.

Nada aquí impedirá que las partes acuerden por escrito modificar estas disposiciones para permitir la designación de un solo árbitro.

En los casos en que ni la queja ni alguna contra queja exceda la suma de US\$ 50,000 (u otra suma que las partes acuerden) el arbitraje será llevado a cabo de acuerdo con el Procedimiento de Quejas Pequeñas de la LMAA actual al momento en que los procedimientos del arbitraje comiencen.

\*) (b) Esta Póliza será gobernada por e interpretada de acuerdo con el Título 9 del Código de los Estados Unidos y la Ley Marítima de los Estados Unidos y cualquier controversia que surja de o en relación con ésta Póliza será referida a tres personas en Nueva York, una será asignada por cada una de las partes, y la tercera por los dos elegidos; su decisión o aquella de cualquiera de los dos será final, y para el propósito de imponer una recompensa, el juicio deberá entrar en una recompensa mediante cualquier corte de jurisdicción competente. Los procedimientos serán llevados a cabo de acuerdo con las reglas de la Sociedad de Árbitros Marítimos, Inc.

En los casos en que ni la queja ni la contra queja exceda la suma de US\$ 50,000 (o la cantidad que las partes acuerden) el arbitraje será llevado a cabo de acuerdo con el Procedimiento Acortado de Arbitraje de la Sociedad de Árbitros Marítimos, Inc. actual al momento en que los

procedimientos del arbitraje comiencen.

\*) (c) Esta Póliza será gobernada e interpretada de acuerdo con las leyes del lugar mutuamente acordado por las partes y cualquier controversia que surja de o en relación a esta Póliza será referida al arbitraje en el lugar mutuamente acordado, sujeto a los procedimientos allí aplicables.

(d) A pesar de (a), (b) o (c), las partes pueden acordar en cualquier momento referir a la mediación toda diferencia y/o controversia que surja de o en relación con este Contrato.

En caso de una controversia respecto a qué arbitraje ha comenzado bajo (a), (b) o (c), se aplicará lo siguiente:

- (i) Cualquiera de las partes podrá en cualquier momento y de vez en cuando elegir referir la controversia o parte de la controversia a la mediación mediante el servicio a la otra parte de un aviso por escrito (el Aviso de la Mediación) solicitando a la otra parte acordar en la mediación.
- (ii) La otra parte deberá a partir de ese momento dentro de 14 días de calendario de recibido el Aviso de Mediación confirmar que ellos han acordado a la mediación, en cuyo caso las partes, por tanto, acuerdan un mediador dentro de los siguientes 14 días de calendario, lo cual en caso de fallar a la aplicación de cada parte un mediador será designado inmediatamente por el Tribunal de Arbitraje ("el Tribunal") o tal persona que el Tribunal pueda designar para tal propósito. La mediación deberá llevarse a cabo en el lugar y de acuerdo con el procedimiento y los términos que las partes puedan acordar o, en caso de desacuerdo, como sea designado por el mediador.
- (iii) Si la otra parte no acepta en mediar, ese hecho puede llamar la atención del Tribunal y puede ser tomado a consideración por el Tribunal cuando se asignen los costos del arbitraje entre las partes.
- (iv) La mediación no afectará el derecho de cualquiera de las partes para buscar remedios o tomar ciertos pasos que sean considerados necesarios para proteger sus intereses.
- (v) Cualquiera de las partes puede notificar al Tribunal que han aceptado la mediación. El procedimiento de arbitraje continuará durante la realización de la mediación pero el Tribunal podrá tomar la secuencia de la mediación a consideración cuando se establezca la secuencia para los pasos en el arbitraje.
- (vi) A menos que se acuerde lo contrario o se especifique en los términos de mediación, cada parte soportará sus propios costos incurridos en la mediación y las partes compartirán equitativamente los costos y gastos del mediador.
- (vii) El proceso de mediación será sin perjuicio y

confidencial y ninguna información o documentos revelados durante el proceso será revelado al Tribunal excepto en el caso en que sean revelables bajo la ley y los procedimientos que gobiernen el arbitraje.

*(Nota: Las partes deberán estar conscientes de que el proceso de mediación puede no necesariamente interrumpir los límites de tiempo).*

(e) Si la Casilla 35 en la Parte I no es llenada apropiadamente, la Cláusula 30(a) se aplicará. La Cláusula 30(d) se aplicará para todos los casos.

*\*) Las Cláusulas 30(a), 30(b), y 30(c) son alternativas; indicar la opción acordada en la Casilla 35.*

### **31. AVISOS**

(a) Todo aviso a ser dado por cualquiera de las partes a la otra parte será por escrito y podrá ser enviado por fax, telex, correo certificado o mediante servicio personal.

(b) La dirección de las Partes para el servicio de tal comunicación será la que se establezca en las Casillas 3 y 4 respectivamente.

### **PARTE III. DISPOSICIONES PARA BUQUES POR CONSTRUIR.**

**(OPCIONAL, APLICAR SOLO SI SE ACUERDA EXPRESAMENTE Y SE ESTABLECE EN LA CASILLA 35).**

CORRESPONDE A LA CLÁUSULA 6 DEFECTOS DEL BUQUE

### **1. ESPECIFICACIONES Y CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE.**

(a) El Buque será construido de acuerdo con el Contrato de Construcción del Buque (de aquí en adelante llamado "Contrato de Construcción") anexo a esta Póliza, celebrado entre los Constructores y los Propietarios y de acuerdo con las especificaciones y planos anexados a él, tal Contrato de Construcción, especificaciones y planos habiendo sido contra firmados y aprobados por los Armadores.

(b) Ningún cambio será hecho en el Contrato de Construcción o en las especificaciones o planos del Buque que fue aprobado por los Armadores tal como se mencionó anteriormente, sin el consentimiento de los Armadores.

(c) Los Armadores tendrán el derecho de enviar a su representante al Astillero de los Constructores para supervisar el Buque durante el curso de su construcción y

así asegurarse así mismos que la construcción es de acuerdo con las especificaciones y planos aprobados que son referidos en el párrafo (a) de esta cláusula.

(d) El Buque será construido de acuerdo con el Contrato de Construcción y cumplirá la descripción ahí establecida. Sujeto a las disposiciones de la cláusula 2 (c)(ii) de este apartado, los Armadores estarán obligados a aceptar el Buque de los Propietarios, completado y construido de acuerdo con el Contrato de Construcción, en la fecha de entrega por los Constructores. Los Armadores asumen que al haber aceptado el Buque ellos no harán ningún reclamo contra los Propietarios respecto a la operación, especificaciones o defectos del Buque, si los hay. No obstante, respecto a cualquier reparación, reemplazos o defectos los cuales se manifiesten dentro de los primeros 12 meses a partir de la entrega por los Constructores, los Propietarios se esforzarán para obligar a los Constructores a reparar, reemplazar o remediar cualquier defecto o recuperar de los Constructores los gastos incurridos para realizar dichas reparaciones, reemplazos o remedios. Sin embargo, la responsabilidad de los Propietarios con los Armadores será limitada hasta el punto que los Propietarios tengan una reclamación válida contra los Constructores bajo la cláusula de garantía del Contrato de Construcción (del cual una copia ha sido entregada a los Armadores). Los Armadores estarán obligados a aceptar las cantidades que los Propietarios puedan razonablemente recuperar bajo esta Cláusula y no harán más reclamaciones contra los Propietarios por la diferencia entre la(s) cantidad(es) recuperadas y los gastos reales de reparaciones, reemplazos o defectos por remediar o por cualquier pérdida de tiempo sufrida.

Todos los daños liquidados por defectos físicos o deficiencias se acumularán a la cuenta de la parte contratante establecida en la Casilla 41(a) o si no es llenada será compartida equitativamente entre las partes. Los costos por buscar un reclamo o reclamaciones contra los Constructores bajo esta Cláusula (incluyendo alguna responsabilidad de los Constructores) será soportado por la parte contratante establecida en la Casilla 41(b) o si no es llenada será compartida equitativamente entre las partes.

CORRESPONDE A LA CLÁUSULA 5 ENTREGA DEL BUQUE, PÁRRAFO (1)

## **2. FECHA Y LUGAR DE LA ENTREGA**

(a) Sujeto a que el Buque haya completado su pruebas de aceptación incluyendo las pruebas de equipo de carga de acuerdo con el Contrato de Construcción y sus especificaciones, satisfactoriamente para los Armadores, los Propietarios darán y los Armadores recibirán la entrega del Buque a flote cuando esté listo para ser entregado y propiamente documentado en el Astillero de los Constructores o en algún otro muelle, embarcadero o

lugar seguro y accesible que pueda ser acordado entre las partes contratantes y los Constructores. Bajo el Contrato de Construcción los Constructores han estimado que el Buque estará listo para la entrega a los Propietarios como se dispone en él pero la fecha de entrega para el propósito de este Arrendamiento será la fecha cuando el Buque esté de hecho listo para ser entregado por los Constructores después de completar las pruebas, ya sea que se realicen antes o después como se indica en el Contrato de Construcción. Los Armadores no tendrán derecho a rechazar la entrega del Buque y al momento y después de su aceptación, sujeto a la Cláusula 1(d), los Armadores no tendrán derecho de hacer alguna reclamación contra los Propietarios respecto a las condiciones, representaciones o garantías, sea expresa o implícita, sobre la navegabilidad del Buque o respecto a cualquier retraso en la entrega.

(b) Si por alguna razón, distinta a un incumplimiento por parte de los Propietarios bajo el Contrato de Construcción, los Constructores se encontraran en derecho, en virtud de ese Contrato, de no entregar el Buque a los Propietarios, los Propietarios deberán, al momento de mandar a los Armadores aviso escrito de que los Constructores han obtenido ese derecho, ser excusados de dar entrega del Buque a los Armadores y al momento de recibir el aviso los Armadores, este Arrendamiento dejará de tener efecto.

(c) Si por alguna razón los Propietarios se encontraran en derecho, en virtud del Contrato de Construcción, de rechazar el Buque, los Propietarios deberán, después de ejercitar su derecho de no aceptación, consultar a los Armadores e inmediatamente

- (i) si los Armadores no desean recibir la entrega del Buque, le informarán a los Propietarios dentro de siete (7) días consecutivos mediante aviso escrito y al momento de ser recibido por los Propietarios este Arrendamiento dejara de tener efecto; o
- (ii) si los Armadores desean recibir la entrega del Buque, le deberán mediante aviso escrito dentro de siete (7) días consecutivos, solicitar a los Propietarios que negocie con los Constructores respecto a los términos en los cuales la entrega sería recibida y/o abstenerse de ejercitar su derecho de rechazo y al momento de recibir tal aviso, los Propietarios comenzarán las negociaciones y/o recibir la entrega del Buque de los Constructores y entregarlo a los Armadores;
- (iii) bajo ninguna circunstancia los Armadores tendrán el derecho de rechazar el Buque a menos que los Propietarios puedan

- (iv) rechazar el Buque de los Constructores; si este Arrendamiento termina bajo los párrafos (b) o (c) de esta Cláusula, los Propietarios no serán responsables con los Armadores por cualquier reclamo bajo o surgido de este Arrendamiento o su terminación.

(d) Los daños liquidados por retraso en la entrega, en virtud del Contrato de Construcción, y los costos incurridos en buscar un reclamo serán acumulados a la cuenta de la parte contratante establecida en la Casilla 41(c) o si no es llenada, será compartida equitativamente entre las partes.

### **3. TRABAJOS DE GARANTÍA**

A menos que se acuerde de otra manera, los Propietarios autorizan a los Armadores arreglar los trabajos de garantía a realizarse de acuerdo con los términos del contrato de construcción, y la renta continuara durante el periodo de los trabajos de garantía. Los Armadores tendrán que avisar a los Propietarios acerca de la realización hasta el punto que los Propietarios puedan requerirlo.

### **4. NOMBRE DEL BUQUE**

El nombre del Buque será acordado mutuamente entre los Propietarios y los Armadores y el Buque será pintado en los colores, instalar y portarle su insignia y portar su propio banderín, si es requerido por los Armadores.

### **5. INSPECCIÓN DEL BUQUE A LA DEVOLUCIÓN.**

Los Propietarios y los Armadores designarán inspectores para el propósito de determinar y acordar por escrito la condición del Buque al momento de la devolución.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Cláusula 15 (Parte II), los Armadores soportarán todos los gastos por la inspección y todos los demás costos, si los hay, incluyendo el costo de atracar en el muelle y desatracar, si es requerido, así como también todos los costos incurridos en reparaciones. Los Armadores soportarán también la pérdida de tiempo sufrida en conexión con el atraque en el muelle y por las reparaciones, las cuales serán pagadas a la tasa de renta por día o pro rata.

CORRESPONDE A LA CLÁUSULA 7 POSESIÓN Y USO DEL BUQUE, PÁRRAFO (8).

CORRESPONDE A LA CLÁUSULA 18 DEVOLUCIÓN DEL BUQUE, PÁRRAFOS (4) Y (5).

**PARTE V. DISPOSICIONES PARA BUQUES REGISTRADOS A CASCO DESNUDO. (OPCIONAL, SOLO APLICAR SI SE ACUERDA EXPRESAMENTE Y SE ESTABLECE EN LA CASILLA 43)**

**1. DEFINICIONES**

Para el propósito de esta PARTE V, los siguientes términos tendrán los significados aquí asignados:

“Registro a Casco Desnudo” significará el registro del Estado cuyo pabellón portará el Buque y en el que los Armadores están registrados como los Armadores a Casco Desnudo durante el período del Arrendamiento a Casco Desnudo.

“Registro Subyacente” significará el registro del Estado en el cual los Propietarios del Buque están registrados como Propietarios y en cuya jurisdicción y control del Buque será revertido al término del Registro a Casco Desnudo.

**2. HIPOTECA MARÍTIMA.**

El Buque arrendado bajo este Contrato es financiado por una hipoteca marítima y las disposiciones de la cláusula 12(b) (Parte II) serán aplicables.

**3. TERMINACIÓN DEL CONTRATO POR INCUMPLIMIENTO**

Si el Buque arrendado bajo este Contrato esta en el Registro a Casco Desnudo como se establece en la Casilla 44, y si los Propietarios fallasen en el pago de cualquier cantidad debida en virtud de la hipoteca naval especificada en la Casilla 28, los Armadores deberán, si así lo requieren los hipotecadores, dirigir a los Propietarios a registrar el Buque en el Registro Subyacente que se muestra en la Casilla 45.

En caso de que el Buque sea borrado del Registro a Casco Desnudo, establecido en la Casilla 44, debido a una falla por los Propietarios en el pago de cualquier cantidad debida en virtud de la hipoteca naval, los Armadores tendrán el derecho a terminar este Contrato inmediatamente y sin perjuicio de cualquier otra queja que puedan tener contra los Propietarios bajo este Contrato.

**ANEXO 2. CUADRO COMPARATIVO ENTRE LA PÓLIZA  
STANDARDLEASE, LA LEY GENERAL DE TÍTULOS Y  
OPERACIONES DE CRÉDITO Y EL CONTRATO MODELO  
DE PEMEX**

CUADRO COMPARATIVO ENTRE LA PÓLIZA *STANDARDLEASE*, LA LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO Y LA PÓLIZA PEMEX, SOBRE LAS OBLIGACIONES EXCESIVAS DEL ARRENDATARIO EN LA CLÁUSULA DE ASUNCIÓN DE RIESGOS O *HELL OR HIGH WATER*, VISTAS EN LOS CAPÍTULOS 5 Y 6.

<b>STANDARDLEASE</b>	<b>LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO</b>	<b>PÓLIZA PEMEX</b>
<p><b>CLÁUSULA 11.- PÉRDIDA Y DAÑOS AL BUQUE.</b></p> <p>(1) El Arrendatario asume y soportará enteramente el riesgo de pérdida o daño al Buque el cual pueda ser causado, hasta la devolución del Buque, con el desgaste natural exceptuado.</p> <p>(2) En caso de pérdida o daños al Buque, el Arrendatario por cuenta propia y a opción del Arrendador, deberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) colocar el mismo en buena reparación, condición y funcionamiento, o</li> <li>(b) reemplazar el mismo con un Buque similar en buenas condiciones y funcionamiento.</li> </ul> <p>(3) En caso de que el Buque se pierda totalmente (incluyendo pérdida total constructiva o usurpación de la propiedad), el Arrendatario deberá pagar al Arrendador el valor por pérdida estipulado descrito en el ítem (9) del Esquema.</p> <p>(4) En caso de que suceda lo contemplado</p>	<p><b>ARTÍCULO 414.-</b></p> <p>Salvo pacto en contrario, son a riesgo del arrendatario:</p> <p>I. Los vicios o defectos ocultos de los bienes que impidan su uso total o parcial. En este caso, el arrendador transmitirá al arrendatario los derechos que como comprador tenga, para que éste los ejercite en contra del vendedor, o lo legitimará para que el arrendatario en su representación ejercite dichos derechos;</p> <p>II. La pérdida parcial o total de los bienes, aunque ésta se realice por causa de fuerza mayor o caso fortuito; y</p> <p>III. En general, todos los riesgos, pérdidas, robos, destrucción o daños que sufrieren los bienes dados en arrendamiento financiero.</p> <p>Frente a las eventualidades señaladas, el arrendatario no queda liberado del pago de la contraprestación, debiendo cubrirla en la forma en que se haya convenido en el contrato.</p>	<p><b>DÉCIMA SÉPTIMA.- RIESGOS A CARGO DE LAS PARTES.</b></p> <p>La ARRENDATARIA se obliga a responder de todos los riesgos, robos, destrucción o daños que sufiere o se ocasionen al BUQUE a partir de la emisión del CERTIFICADO DE ACEPTACIÓN.</p> <p>La ARRENDADORA se obliga a responder a plena satisfacción de la ARRENDATARIA de cualquier responsabilidad relacionada con defectos o vicios ocultos que se presenten dentro de los 12 (DOCE) meses a partir de la emisión del CERTIFICADO DE ACEPTACIÓN, incluyendo aquellas fallas, defectos o vicios ocultos que resulten de las inspecciones tipo Check List que se realizarán durante el primer viaje operativo del BUQUE.</p>

<p>en el párrafo (2) de este artículo, EL Contrato de Arrendamiento continuará sin ninguna enmienda y en particular la renta continuará pagándose, y en caso de que suceda lo escrito en el párrafo (3) de este artículo, este Contrato de Arrendamiento deberá terminarse al completar el pago del valor por pérdida estipulado, pero hasta que tal pago se haga la renta continuará pagándose.</p> <p>(5) Al pago del Arrendatario del valor por pérdida estipulado de acuerdo con el párrafo (2) de este artículo, el Arrendador transferirá al Arrendatario la propiedad del Buque en su presente condición junto con sus derechos contra terceras partes, SIEMPRE QUE el Arrendador no sea responsable por o considerado como responsable por haber hecho garantías sobre la condición, funcionamiento, cualidad u operatividad del Buque o la habilidad financiera o de alguna otra forma que cualquier tercera parte pueda sostener algún reclamo contra él, o la validez de cualquier transferencia de propiedad.</p>		
---	--	--

<p><b>CLÁUSULA 12.- SEGUROS.</b></p> <p>(1) Durante el Período de Arrendamiento, el Buque deberá ser asegurado por el Arrendatario, por cuenta propia, con aseguradores de primera clase, satisfactoriamente de acuerdo con el Arrendador (y con los hipotecadores, en caso de haberlos) contra Riesgos Marítimos, de Guerra y Seguros de Protección e Indemnización, incluyendo Seguro del Flete, Sobreestadías y Defensas en nombre del Arrendador (y en nombre de los hipotecadores, en caso de haberlos) del Buque de tal forma que el Arrendador (y los hipotecadores, en caso de haberlos) lo apruebe por escrito, lo cual no deberá ser detenido sin razón alguna. El Arrendatario suministrará al Arrendador con originales de todas las pólizas de seguro.</p> <p>El Arrendatario deberá asegurar el Buque por los montos señalados durante los períodos como se indica en el ítem (13) del Esquema.</p> <p>(2) El Arrendatario también llevará a cabo, bajo su costo propio pero a nombre del Arrendador, el seguro de pérdida de cargamento sobre el Buque durante el período de arrendamiento cubriendo pérdida de ganancias por un período de 180 días después de los primeros 14 días; la cantidad, términos y condiciones de tal cobertura serán a la satisfacción del Arrendador.</p>	<p><b>ARTÍCULO 417.-</b></p> <p>El seguro o garantía que llegue a convenirse en los contratos de arrendamiento financiero deberá cubrir, en los términos que se pacte, por lo menos, los riesgos de construcción, transportación, recepción e instalación, según la naturaleza de los bienes, los daños o pérdidas de los propios bienes, con motivo de su posesión y uso, así como las responsabilidades civiles y profesionales de cualquier naturaleza, susceptibles de causarse en virtud de la explotación o goce de los propios bienes, cuando se trate de bienes que puedan causar daños a terceros, en sus personas o en sus propiedades.</p> <p>En los contratos o documentos en que conste la garantía deberá señalarse como primer beneficiario al arrendador, a fin de que, en primer lugar, con el importe de las indemnizaciones se cubran a éste los saldos pendientes de la obligación concertada, o las responsabilidades a que queda obligado como propietario de los bienes. Si el importe de las indemnizaciones pagadas no cubre dichos saldos o responsabilidades, el arrendatario queda obligado al pago de los faltantes.</p>	<p><b>VIGÉSIMA.- SEGUROS.</b></p> <p>Será de la exclusiva competencia de la ARRENDATARIA contar con las pólizas correspondientes para mantener asegurado el BUQUE objeto de éste contrato, de conformidad con las estrategias de Petróleos Mexicanos en materia de seguros.</p>
---	---	---

<p>(3) El Arrendatario podrá, por cuenta propia, asegurar el Buque contra otros riesgos que el desee, pero si falla en hacerlo, no lo eximirá de sus obligaciones establecidas en la Cláusula 8.</p> <p>(4) La falla para recuperar la indemnización bajo cualquier seguro, no eximirá al Arrendatario de sus responsabilidades establecidas en la Cláusula 8.</p> <p>(5) Si los aseguradores aceptan el Buque como una pérdida total, real o constructiva o comprometida, todos los pagos del seguro por tal pérdida, después de satisfacer las hipotecas, deberán ser pagados al Arrendador, quién deberá distribuir el dinero entre el Arrendador y el Arrendatario de acuerdo con sus respectivos intereses. Para este propósito, el interés del Arrendatario estará limitado para asegurar el valor de los almacenes, combustibles y cualquier equipo adicional que haya instalado a bordo y asegurado por el Arrendatario, sobre y por encima de la cantidad asegurada para proteger el interés del Arrendador y las hipotecas.</p> <p>(6) Los procedimientos de tal seguro, a opción del Arrendador, serán aplicados:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(a) para el pago de los actos contemplados en (a) y (b) del párrafo (2), Cláusula 11</li><li>(b) para el pago al Arrendador por el Arrendatario como se dispone en el</li></ul>		
--	--	--

<p>párrafo (3), Cláusula 11, o</p> <p>(c) para el pago de daños a una tercera parte o al Arrendatario debido al accidente ocurrido cubierto por el seguro.</p> <p>(7) Después de que el Arrendador reciba tal dinero del seguro, el Arrendatario dejará de ser responsable con el Arrendador respecto a la pérdida del Buque, no obstante que tal pérdida haya sido causada por negligencia del Arrendatario o de aquellos por quien él es responsable, DISPONIENDO SIN EMBARGO QUE, si los aseguradores no cumplen o cumplen parcialmente con el pago del reclamo de la pérdida total por motivos de negligencia del Arrendatario o de aquellos por quien él es responsable, entonces el Arrendatario será responsable por la pérdida total del Buque frente al Arrendador hasta el punto en que el Arrendador falle en recuperar de los Aseguradores dentro de seis meses, después de hacerse el reclamo, y deberá pagar el mismo al recibir demanda escrita del Arrendador. DISPONIENDO SIN EMBARGO QUE, la responsabilidad del Arrendatario, bajo esta cláusula, estará limitada por la diferencia entre la cantidad recuperada de los aseguradores dentro del período de seis meses, si la hubo, y el valor por pérdida estipulado referido en el Esquema aquí aplicable, al momento en que tal reclamo se haga o al final del período de seis meses mencionado, cualquiera que sea el primero.</p>		
--	--	--

<p>(8) Cuando haya una pérdida total constructiva aparente, el Arrendador deberá, al momento de ser requerido por el Arrendatario, ejecutar inmediatamente los documentos que sean requeridos para permitir al Arrendador y/o Arrendatario abandonar el Buque a los aseguradores y reclamar una pérdida total constructiva, DISPONIENDOSE QUE el Arrendador tendrá el derecho, mediante aviso por escrito al Arrendatario, requerir que en lugar de reclamar una pérdida total constructiva, solo una pérdida parcial sea reclamada.</p> <p>(9) Ni el Arrendador ni el Arrendatario harán, permitirán voluntariamente o sufrirán cualquier acto en el que alguno de los seguros requeridos, como se menciona anteriormente, pueda ser o sea suspendido, perjudicado o frustrado. Ni el Arrendador ni el Arrendatario serán, no obstante, responsables por cualquier falla en cumplir con este párrafo, en tanto que tal cumplimiento haya sido pospuesto, impedido o prevenido por cualquier circunstancia de alguna naturaleza que no esté dentro del control del Arrendador o del Arrendatario según sea el caso. Nada en esta disposición prohíbe al Arrendatario o Arrendador colocar seguros adicionales por cuenta propia, siempre que (a) tal seguro no exceda la cantidad permitida por garantías u otras condiciones en los seguros requeridos, y (b) el Arrendador o el Arrendatario, según sea el caso, deberán informar inmediatamente a la otra parte con los particulares del seguro adicional</p>		
--	--	--

<p>contratado, incluyendo las copias de las pólizas y el consentimiento por escrito de los aseguradores, en caso de que sea requerido.</p> <p>(10) El Arrendador tendrá el derecho cuando sea que el seguro requiera ser renovado, de estipular la moneda del seguro.</p> <p><b>CLÁUSULA 13.-PAGO ANTICIPADO DE LA RENTA.</b></p> <p>(1) El Arrendatario pagará por adelantado al Arrendador, simultáneamente a la ejecución de este Contrato, la cantidad de la renta descrita en el ítem (6) del Esquema como garantía del cumplimiento de este Contrato.</p> <p>(2) El pago adelantado de la renta dispuesta en el párrafo anterior, no soportará ningún interés, y sujeta al párrafo (3) de esta Cláusula, será automáticamente aplicada por el Arrendador en satisfacción de las rentas vencidas sobre las fechas mencionadas en dicho ítem (6) hasta que se agote. Esta disposición no eximirá al Arrendatario de pagar inmediatamente las rentas vencidas en fechas distintas de aquellas mencionadas en el ítem (6).</p> <p>(3) No obstante las disposiciones del párrafo (2) de esta Cláusula, si el</p>		<p><b>TRIGÉSIMA SÉPTIMA.- VENCIMIENTO ANTICIPADO Y PÉRDIDA TOTAL O EXTRAVÍO DEL BUQUE.</b></p> <p><i>“La ARRENDATARIA podrá dar por vencido anticipadamente el contrato en los casos siguientes:</i></p> <p><i>“(a)En caso de que la ARRENDATARIA determinará, por así convenir a sus intereses, pagar anticipadamente, previa evaluación correspondiente, ésta notificará por escrito a la ARRENDADORA con al menos 30 días de anticipación su intención de pago anticipado y las partes convienen que si se llegará a generar un costo por rompimiento de fondeo, dicho costo se trasladará a la ARRENDATARIA y el mismo será determinado conforme a las siguiente formula [...]</i></p> <p><i>“(b) En caso de pérdida total o extravío del Buque derivado de la operación, ya sea por caso fortuito o fuerza mayor o cualquier otra</i></p>
---	--	--

<p>Arrendatario se encuentra en incumplimiento de alguna de las disposiciones de este Contrato (incluyendo las situaciones a las que se refiere el Cláusula 21) o cualquiera de las disposiciones sobre las transacciones referidas en el párrafo (4) de esta Cláusula, el Arrendador entonces tendrá el derecho de aplicar dicho pago adelantado como garantía contra todos o cualquier dinero, daños o atrasos en la renta y/o valor por pérdida estipulado que el Arrendador crea se ajuste y, a menos que el Arrendador termine este arrendamiento bajo la disposición (c) del párrafo (1) de la Cláusula 14, el Arrendatario deberá, mediante petición escrita del Arrendador, efectuar nuevamente al Arrendador la el pago adelantado de renta (o la cantidad que sea requerida para compensar la cifra referida en el ítem (6) del Esquema) la cual servirá como garantía y será tratada de la misma forma que el original pago adelantado de la renta.</p> <p>(4) Si hay alguna transacción entre el Arrendador y el Arrendatario además de la evidenciada por este Contrato, o si hay alguna otra garantía presentada al Arrendador distinta al pago adelantado de la renta estipulada en el párrafo (1) o tratada como tal según el párrafo (3) incluyendo el pago adelantado de la renta aquí dispuesta, todas esas garantías serán consideradas para asegurar los reclamos del Arrendador y el orden de uso de tales garantías serán a la total e irrestricta</p>		<p><i>causa, y el Buque sufra daños que constituyan una pérdida total, la ARRENDATARIA notificará por escrito a la ARRENDADORA dentro de los primeros 5 días hábiles, contados a partir de que se obtenga la dictaminación de la pérdida por parte de la aseguradora.</i></p> <p><i>“La ARRENDADORA no tendrá participación del ingreso de la indemnización por parte de los aseguradores.</i></p> <p><i>“Sin embargo en dicho supuesto, la ARRENDATARIA se obliga a continuar pagando la contraprestación pactada, en los términos consignados en la Tabla de Amortizaciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 414 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, o bien por así convenir a sus intereses, optar por el vencimiento anticipado señalado en el inciso a) de esta cláusula.”</i></p>
---	--	---

<p>discreción del Arrendador.</p> <p>(5) Cualquier impuesto, excepto el impuesto sobre el ingreso atribuible al Arrendador, que se requiera que pague el Arrendador al Gobierno respecto a este Arrendamiento será reembolsado por el Arrendatario al Arrendador a petición de éste.</p> <p>(6) Para salvar cualquier duda se acuerda expresamente que la renta del Arrendamiento seguirá pagándose por el Arrendatario:</p> <p>(a) Aún cuando el Buque</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) haya sido objeto de captura y/o apresamiento (dentro de la definición de la póliza de seguros de la compañía Lloyd's) sujeta siempre a las disposiciones del Cláusula 7, párrafo (7); o</li><li>(ii) se haya perdido o no se tengan noticias de él; o</li><li>(iii) haya sido objeto de o posible objeto de un Aviso de Abandono; o</li><li>(iv) haya sido objeto de Requisa para arrendamiento, a no ser que en tal caso el Arrendador de aviso al Arrendatario de la suspensión del presente Contrato de Arrendamiento; NO OBSTANTE cuando los aseguradores del Buque indemnicen al Arrendador por tal captura, apresamiento o pérdida, el Arrendatario dejará de pagar la renta del arrendamiento. Si la fecha de la captura o apresamiento o pérdida es</li></ul>		
---	--	--

<p>desconocida se deberá, con el propósito de calcular los reembolsos, considerar el día siguiente al último día en que hubo comunicación con el Buque;</p> <p>(b) Aún cuando el juez u otro órgano jurisdiccional haya decretado el embargo preventivo o la detención del Buque;</p> <p>(c) Aún cuando el Buque haya sufrido daños o no esté en condiciones de navegar o cualquiera de sus certificados haya expirado o sean invalidados o no reúna los requisitos exigidos.</p>		
---	--	--

## **BIBLIOGRAFÍA**

## LIBROS DE CONSULTA GENERAL

**Diccionario de Derecho.** Luis Ribó Durán. 2ª Ed. Bosch. Barcelona, 1995. 914 páginas.

**Diccionario de Derecho Romano.** Faustino Gutiérrez Alviz y Armario. 3ª Ed. Reus. Madrid, 1982. XII y 714 páginas.

**Diccionario de Derecho Romano.** Gonzalo Fernández de León. Ed. S.E.A. Buenos Aires, 1962. 717 páginas.

**Diccionario Jurídico Mexicano.** 3ed Ed Porrúa-UNAM. México, 1989.

**Diccionario de logística y negocios internacionales.** Inglés/español. Muñoz Z, Rubén Dario y Mora G., Luis Aníbal. 2ª Ed. Ecoe. Bogotá, 2005. 297 páginas.

**Enciclopedia General del Mar.** 2ª Ed Garriga. España, 1968. VIII Volúmenes.

**Enciclopedia Jurídica Mexicana A-B.** Editorial Porrúa-UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 2002. XII Tomos.

**Enciclopedia Jurídica OMEBA.** 26 Tomos. Ed Driskill. Argentina, 1979.

**Standard Dictionary of the English Language. Britannica World Language Dictionary. Vol. I. Part A to P.** Enciclopedia Britannica Incorporated. Chicago, 1959.

**The New Palgrave Dictionary of Money & Finance.** Edited by Peter Newman, Murray Milgate and John Eatwell. Ed. Mcmillan Reference Ltd. London, 1992. 3 Volúmenes.

**Nueva Enciclopedia Jurídica.** Ed Francisco Seix. Barcelona, 1982.

## BIBLIOGRAFÍA ESPECIALIZADA

Adame Goddard, Jorge.

*El principio de buena fe en los contratos internacionales.* En Goddard [coordinador]. **Derecho Privado. Memoria del Congreso Internacional de Culturas y Sistemas Jurídicos Comparados.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 2005. XI y 695 páginas.

Arce Gargollo, Javier.

**Contratos mercantiles atípicos.** 14ª Ed. Porrúa. México, 2010. XIV y 513 páginas.

Arroyo Martínez, Ignacio.

**Curso de Derecho Marítimo.** 2ed Ed. Thomson Civitas. Madrid, 2005. 985 páginas

Azúa Reyes, Sergio T.

**Teoría General de las Obligaciones.** 5ª Ed. Porrúa. México, 2007. XXVI y 386 páginas.

Barrera Graf, Jorge.

**Derecho Mercantil.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1991. 121 páginas.

**El Derecho mercantil en la América Latina.** UNAM-Instituto de Derecho Comparado. México, 1963. 90 páginas.

*Historia del Derecho de Sociedades en México.* en Soberanes Fernández, José Luis [coordinador]. **Memoria del III Congreso de Historia del Derecho Mexicano (1983).** UNAM. México, 1984. 730 páginas

Borja Soriano, Manuel.

**Teoría General de las Obligaciones.** 19ª Ed. Porrúa. México, 2004. 732 páginas.

Broseta Pont, Manuel.

**Manual de Derecho Mercantil.** 9ª Ed. Tecnos. Madrid, 1991. 822 páginas.

Castañeda Ribas, María Leoba.

*El Derecho civil en la época independiente. Formación de las instituciones jurídicas en la materia.* En Quintana Roldán, Carlos [coordinador]. **La Independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento Social y Jurídico.** UNAM-Facultad de Derecho. México, 2010. XII y 514 páginas.

Castrillón y Luna, Víctor M.

**Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito Comentada.** 4ed. Editorial Porrúa. México, 2009. 346 páginas.

Cervantes Ahumada, Raúl.

**Derecho Marítimo.** Ed. Porrúa. México, 2001. 1006 páginas.

**Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Ed. Herrero S.A. México, 1964. 95 páginas.

*Los contratos de utilización de la nave en el Derecho mexicano.* Autores Varios. **Comunicaciones Mexicanas al VIII Congreso Internacional de Derecho Comparado.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1971. 422 páginas.

**Proyecto para el Código Marítimo Centroamericano.** Divulgaciones y Comentarios. [Disponible en Internet] Edición del Autor y Alumnos. Publicación de la Facultad de Derecho de la Universidad de San Carlos. Guatemala, 1959. pp. 107-150.

Cogorno, Eduardo Guillermo.

**Teoría y técnica de los nuevos contratos comerciales.** Ed. Merú. Buenos Aires, 1979. 357 páginas.

Díaz Bravo, Arturo.

**Títulos y operaciones de crédito.** Ed. Iure Editores. México, 2006. XXVI y 415 páginas.

Eizaguirre, José María (de)

*Anteproyecto de Contratos de Utilización del Buque [El].* Eizaguirre, José María (de) [coordinador]. **III Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián.** Ed. Librería Carmelo. San Sebastián, 1996. 232 páginas.

Emerigon, Balthazard Marie.

**A treatise on insurances.** Translation from the french by Samuel Meredith. Ed. The Lawbook Exchange. New Jersey, 2005. 731 páginas.

Gabaldón García, José Luis.

**Manual de Derecho de la Navegación Marítima.** 3ª Ed. Marcial Pons. Madrid, 2006. 960 páginas.

Galindo Garfias, Ignacio.

*La lesión en los contratos: un análisis comparativo.* En autores varios. **Estudios en Homenaje al doctor Héctor Fix-Zamudio en sus treinta años como investigador de las Ciencias Jurídicas.** Tomo II. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1988. IX y 1553 páginas.

**Teoría General de los Contratos.** Ed. Porrúa S.A. México, 1996. 479 páginas.

García-Pita y Latres, JL.

**Arrendamientos de buques y Derecho Marítimo. Especial referencia al Derecho de los Contratos.** Ed. Tirant lo Blanch. España, 2001. 934 páginas.

Giovanoli, Mario.

**Le crédit-bail (leasing) en Europe, développement et nature juridique.** Ed. Librairies Techniques. París, 1980. 530 páginas.

Giry, Arthur.

**Manuel de Diplomatie.** Ed. Burt Franklin. Nueva York, 1972. XVI y 944 páginas.

Gram, Per

(y Bonnick, Stanley). **Gram on Chartering Documents.** Lloyd's of London Press. Londres, 1988. 220 páginas.

Hernández Yzal, Santiago.

**Economía Marítima.** Ed. Cadi. Barcelona, 1968. 815 páginas.

Healy J., Nicholas

(and Sharpe, David J). **Cases and Materials on Admiralty.** 2ed, Ed West Publishing Co., American Casebook Series. St Paul, Minn, 1986.

Hill, Christopher.

**Maritime Law.** 5ed. Ed. LLD Lloyd's Practical Shipping Guides. Londres, 1998. 606 páginas.

Malvagni, Atilio.

**Contratos de transporte por agua.** Editorial Depalma. Buenos Aires, 1956. 860 páginas.

Margadant S., Guillermo Floris.

**El Derecho Privado Romano como introducción a la cultura jurídica contemporánea.** 6ª Ed Esfinge S.A. México, 1975. 530 páginas.

Martínez Jiménez, María Isabel.

**Los Contratos de Explotación del Buque.** Ed. JM Bosch. 1991. 496 páginas.

Mukherjee, Proschato K.

**Maritime Legislation.** World Maritime University Publications. Malmö, 2002. 353 páginas.

León Tovar, Soyla H.

**Contratos Mercantiles.** 4ª Ed. Oxford University Press. Colección de Textos Jurídicos Universitarios. México, 2008. 826 páginas.

**El arrendamiento financiero (leasing) en el Derecho Mexicano.** UNAM. México, 1989. 206 páginas.

Li, Ying.

**The Lease as a Financing Vehicle in ship acquisition: legal implications and empirical evaluation of theory and practice.** Dissertation submitted to the WMU for the award of the Degree of Master of Science in Maritime Affairs. World Maritime University. Malmö, 2004. XI y 93 páginas.

Olvera de Luna, Omar.

**Contratos Mercantiles.** Ed. Porrúa. México, 1982. XVII y 309 páginas.

Packard, William V.

**Timechartering.** Ed Fairplay Publications LTD. Londres, 1980. 99 páginas.

Paine, Francis.

**The financing of ship acquisitions.** Ed. Fairplay Publications. Londres, 1989. 148 páginas.

Pothier, Robert J.

**A treatise on Maritime Contracts of letting to hire.** Translated to the french by Caleb Cushing. Ed. Cummings and Hillard. Boston, 1821. XXXVII y 170 páginas.

Rico Perez, Francisco.

**Uso y disfrute de bienes ajenos con opción a compra. La contratación por Leasing en España.** Ed. Reus. Madrid, 1974. 100 páginas.

Rodiére, René.

**Traité General de Droit Maritime. Affrétements et Transports Vol I.** Ed. Librairie Dalloz. París, 1970. 3 volúmenes.

Rolin, Serge.

**El Leasing.** (Traducción Tomás Pérez Ruiz). Ed. Pirámide. Madrid 1970. 205 páginas.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** UNAM, Facultad de Estudios Superiores Acatlán. México, 2008. Sin número de páginas.

**El conocimiento de embarque y su régimen internacional.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1994. 212 páginas.

*El naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora, el operador y el agente marítimo.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** Edición del Autor. UNAM-FES Acatlán. México, 2008. 42 páginas.

*Los contratos de utilización de los buques.* **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** Edición del Autor. UNAM-Fes Acatlán. México, 2010. Snp

*El Derecho Marítimo.* **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** Edición del Autor. UNAM-FES Acatlán. México, 2008. 28 páginas.

*El Derecho Marítimo en el primer siglo de vigencia del Código de Comercio.* En Autores Varios. **Centenario del Código de Comercio.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1991. 615 páginas.

**El Fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque.** Petróleos Mexicanos. México, 1989. 127 páginas.

**La Historia de un Proyecto de Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimo.** Tesis para obtener el grado de Dr. en Derecho. UNAM Facultad de Derecho. México D.F, 2006.

**Manual de Derecho Marítimo. TOMOS I.** Editorial Académica Española. Saarbrücken, 2012. 664 páginas.

Sánchez Calero, Fernando.

*Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque.* Autores Varios. **Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Antonio Polo.** Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid, 1981. XXXI y 1256 páginas.

**Instituciones de Derecho Mercantil.** 15<sup>a</sup> Ed. Revista de Derecho Privado. Madrid, 1991. 742 páginas.

Sánchez Medal, Ramón.

**De los contratos civiles.** 14<sup>a</sup> Ed. Porrúa. México, 1999. 488 páginas.

Stopford, Martin.

**Maritime Economics.** 2<sup>nd</sup> Ed. Routledge. Londres, 1997. XXV y 526 páginas.

Valroger, Lucien (de).

**Droit Maritime. Commentaire Théorique et Pratique du Livre II du Code du Commerce (législations comparées) en 5 Tomes.** L. Larose et Forcel, Libraires-Editeurs. Paris, 1883. Vol. I

Vásquez del Mercado, Óscar.

**Contratos Mercantiles.** 12ed. Editorial Porrúa. México, 2003. 601 páginas.

Wainman, D.P.

**Leasing.** 2<sup>nd</sup> Ed. Sweet & Maxwell. London, 1995. 357 páginas.

## CÓDIGOS, CONVENIOS INTERNACIONALES Y LEYES

**Convención UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional.** Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. Roma, 1994..

**Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del 7 de febrero de 1986.** Diario Oficial de la Federación, 17 de marzo de 1988, México.

**Codice della Navigazione.** [Disponible en Internet] Approvato con R.D. 30 de marzo 1942, n. 327, aggiornato alla legge 26 febbraio 2010, n. 25. Legislazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei trasporti. Sin número de páginas.

**Códigos Españoles Concordados y Anotados. Código de las Siete Partidas [Los]. Tomo II que contiene la Tercera, Cuarta y Quinta Partida.** Ed. Cárdenas. México, 1991. 826 páginas.

**Código Civil Federal.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación en cuatro partes 26 de mayo, 14 de julio y 31 de agosto de 1928. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 1928.

**Código Civil para el Distrito Federal.** Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura. 319 páginas.

**Código de Comercio.** Tomo III. Concordancias, Jurisprudencias y Resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado. Fernando Luis Blanco Giraldo y Francisco Javier Roldán Montaud, editores. Ed. Dykinson. Madrid, 1993. 1033 páginas.

**Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval celebrada en Ginebra el 6 de mayo de 1993.** Instrumento de Adhesión de España al Convenio. Madrid, 2004.

**El Libro del Consulado del Mar.** Texto original, traducción y notas. Edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Barcelona, 1965. LXXII y 767 páginas.

**El Digesto del Emperador Justiniano. Tomo I.** Traducido y Publicado en el siglo anterior por el Lic. Don Bartolomé Agustín Rodríguez de Fonseca. Tribunal Superior de Justicia del D.F. México, 2007.

**El Digesto de Justiniano. Tomo I.** Constituciones Preliminares y Libros 1-19. Versión Castellana por A. D'Ors, F. Hernández-Tejero, P. Fueteseca, M. García-Garrido y J. Burrillo. Ed. Aranzadi. Pamplona, 1968. 736 páginas.

**Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.** Diario Oficial de la Federación, 4 de enero del 2000. Cámara de Diputados. México, 2009.

**Ley de Navegación.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 1994. 40 páginas.

**Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2006.

**Ley de Petróleos Mexicanos.** Diario Oficial de la Federación del 28 de noviembre del 2008. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2008.

**Ley de Títulos y Operaciones de Crédito. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 27 de agosto de 1932. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México, 2012.

Pardessus, J.M

**Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}.** Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845. XVI Tomos.

*Droit Maritime de la Flandre* **Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Quatrieme.** Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

*Droit maritime de la Ligue Anséatique* **Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Second.** Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

*Guidon de la Mer.* **Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Second.** Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845

*Lois de Wisby.* **Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Premiere.** Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

*Ordonnance de Philippe II de 1570. Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Quatrieme.* Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

*Ordonnance Touchant la Marine du Mois D'Aout 1681 Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Quatrieme.* Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

*Rooles o Jugemens d'Oléron. Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> Siècle {Dediée au Roi}. Tome Premier.* Pardessus, J.M. Imprime par autorisation du Roi, a l'imprimerie royale. París, 1828-1845.

**Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Servicios del Sector Público.** Diario Oficial de la Federación, 28 de julio del 2010. Cámara de Diputados. México, 2010.

**Supply of Good and Services Act 1982, c. 29.** Legislation of the Government of the United Kingdom. The National Archives, Office of Public Sector Information. Reino Unido, 1982

**Uniform Comercial Code.** Edition of the American Law Institute and the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws. Cornell University Law School.

## DOCUMENTOS

*Analysis of Equipment Leasing Contracts*. A technical paper. **ST/CTC/36** United Nations Centre on Transnational Corporations. Nueva York, 1984. V y 138 páginas.

*Arrendamiento Financiero de Buques Portacontenedores [EI]*. Informe de la Secretaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). **TD/B/C.4/339**. Junta de Comercio y Desarrollo Comisión del Transporte Marítimo. Nueva York, 1991. 58 páginas.

*Bases de Licitación Pública Internacional para el arrendamiento financiero con opción a compra, a precio fijo, de hasta cinco buque tanques existentes con fecha de terminación de construcción 2005 o 2006 o 2007 o 2008, con porte mínimo de 40,000 toneladas de peso muerto, para productos petrolíferos. Acta de la Séptima Junta de Aclaraciones. No. de Acta 058*. PEMEX-Refinación. México, 25 de marzo del 2008. Disponible en Compranet, con el número de licitación 18576018-022-07

*Bases de Licitación Pública Internacional para el arrendamiento financiero con opción a compra, a precio fijo, de hasta cinco buque tanques existentes con fecha de terminación de construcción 2005 o 2006 o 2007 o 2008, con porte mínimo de 40,000 toneladas de peso muerto, para productos petrolíferos. Acta de la Segunda Junta de Aclaraciones. No. de Acta 028*. PEMEX-Refinación. México, 21 de febrero del 2008

**BIMCO Standard Bareboat Charter**. CODE NAME: BARECON 2001. Publicado por The Baltic and International Maritime Council. Copenhagen, 2001 [https://www.bimco.org/~/\\_media/Documents/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_BARECON\\_2001.ashx](https://www.bimco.org/~/_media/Documents/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_BARECON_2001.ashx)

**BIMCO Standard Bareboat Charter** "BARECON 1989". Publicado por The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Hamburg, 1989.

**Commission on Transnational Corporations. Report on the Second Session 1-12 March 1976. E/C.10/16**. Supplement No. 5. Economic and Social Council. New York, 1976.

*Contracts of Leasing ("Crédit-Bail")*. **Study LIX Doc. 1**. Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT). Roma, 1975. XVII y 39 páginas.

**Law of Contract. Implied Terms in Contracts for the Supply of Goods**. The Law Commission, No. 95. House of Commons. Londres, 1979 IV y 92 páginas.

**Los contratos de fletamento.** Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional de Fletes Marítimos. México, 1981. 127 páginas.

*Convocatoria para arrendamiento financiero con opción a compra, a precio fijo, hasta cinco buquetanques para productos petrolíferos* Diario Oficial de la Federación, 27 de diciembre del 2007. **Convocatoria 017/07.** México, 2007. PEMEX Refinación

*Leasing for European Shipowners: Shipowners and Bankers in Leasing.* **Seminario de Londres, 18 de Septiembre de 1973.** Seatrade Publication Ltd. Colchester, 1973. 69 páginas.

*Legal Aspects of Financial Ship Leasing in Developing Countries.* Preliminary Study. Report by the UNCTAD Secretariat. **UNCTAD/SDD/LEG/4.** Nueva York, 1995. 17 páginas.

*Licitación Pública Internacional Abierta a la Participación de cualquier Interesado [...] Convocatoria 01/2010 Licitación No. R0 LP 906 001.* **PEMEX Refinación.** Diario Oficial de la Federación, 29 de julio del 2010

**Reporte de Negocios de Frontline Ltd. FRO-Second Quarter and Six Months 2010 Results. Press release from Frontline Ltd. 27.08.2010.** Snp. Consultado en internet. [http://www.frontline.bm/IR/press\\_releases/1440902.shtml](http://www.frontline.bm/IR/press_releases/1440902.shtml)

**Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.** Novena Época, Tomo VIII, septiembre de 1998.

*Seminar on Bareboat Charter parties: Bareboat charter for trading vessels.* **Comité Marítimo Internacional.** Knokke-Zoute,. Abril, 1989. 128 páginas.

**Suprema Corte de Justicia.** Jurisprudencia Aprobada. *Arrendamiento financiero.* **P.J./20/96 Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.** Tomo III. Mayo de 1996.

*Testimonio del Testigo Social: El Arrendamiento Financiero con Opción de Compra del Buque Tanque "Ocean Cygnet"* por el Lic. David Shields Campbell (Testigo Social PF022). México DF. A 9 de mayo del 2011. páginas.

**Transportes Marítimos y Administración Portuaria en México.** Petróleos Mexicanos. México, 1988.

UNCTAD Secretariat. *Ship Finance for Developing Countries. Report to the General Assembly.* 1992. UN Symbol UNCTAD/SHIP/642.

## HEMEROGRAFÍA

Amorós Guardiola, Manuel.

*El leasing inmobiliario y su inscripción registral.* **Revista Crítica de Derecho Inmobiliario.** Año LXI, Núm 569. Madrid, julio-agosto de 1985.

Barnett, Richard B.

*Protection of lessors: problems for the lessor arising out of financial difficulties of user.* **Colloquium on Protection Against Insolvency in Maritime Law.** CMI Preliminary Papers. Tulane, 1987.

Cabanillas Sánchez, Antonio.

*La naturaleza del leasing o arrendamiento financiero y el control de las condiciones generales.* **Anuario de Derecho Civil.** Tomo XXXV, volumen 35, fascículo I. Madrid, enero-febrero de 1982.

Cuesta Route, José Maria [de la].

*Reflexiones en torno al leasing.* **Revista de Derecho Mercantil.** Núm. 118. Madrid, octubre-diciembre de 1970.

Gabrielli, Giovanni.

*Sulla funzione del leasing,* **Rivista del Diritto Civile,** Padova, año XXV, núm. 4, 21 parte, julio –agosto de 1979.

Galeande Díaz, Juan Carlos.

*Un sistema de validación documental: de la Quirografía a las cartas partidas.* **Espacio, tiempo y forma.** Serie III, Hª Medieval, t. 9, Madrid, 1996. pp. 347-381.

García Castillo, Tonatiuh.

*Reflexiones en torno a la teoría general del contrato.* **Revista de Derecho Privado, nueva época.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. Año VII, Núm 21-22, septiembre de 2008-abril de 2009, pp. 41-67.

Illescas Ortiz, Rafael.

*El leasing: aproximación a los problemas causados por un nuevo contrato.* **Revista del Derecho Mercantil.** Madrid, Ene-Mar, 1971. pp.

Lepoup, Jean-Marie.

*Comentaries du jugement du Tribunal de Commerce de la Rochelle du 26 juin 1964.* **Periodique de la Semaine Juridique.** París, 1965. pp.

Li, Ying.

*The Pros and the Cons of leasing in Ship Financing. Theoretical Perceptions versus Practitioner's.* **WMU Journal of Maritime Affairs.** Vol 5, Number 1, April 2006. pp 61-74.

Páez, Rodolfo.

**Compra o Leasing.Cuál es la opción.** Programa Latinoamericano de Captación Económica del Transporte Marítimo (Operatividad Naviera). Argentina, 1986. pp. 1-24.

Pérez Idiartegaray, Saúl.

*Algunas consideraciones sobre el leasing financiero mobiliario.* **Revista de Derecho Comercial y de la Empresa.** Uruguay, núms. 27-28, julio-diciembre de 1983. pp.

Simental Franco, Victor Amaury.

*Contratos. Consideraciones en torno a su definición.* **Revista de Derecho Privado, nueva época.** UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. Año VII, Núm 21-22, septiembre de 2008-abril de 2009, pp. 99-123.

Rodríguez Carrión.

*Contrato de Arrendamiento de Buques: Efectos del contrato frente a terceros; problemática de la publicidad del contrato.* **Anuario de Derecho Marítimo Vol III.** Gobierno de la Región Autónoma Vasca. 1981.

Vazquez Pando, Fernando Alejandro.

*En torno al arrendamiento financiero.* **Revista de Investigaciones Jurídicas.** Núm. 4, 1980. Escuela Libre de Derecho, México. pp.

Walter Frisch Philipp

( y Gutierrez Cardona, Carlos). *El arrendamiento financiero.* **Foro Barra Mexicana, Colegio de Abogados.** Núm 16, Ene-Mar, México,1979.

Witker, Jorge.

*Los contratos de utilización del buque en el derecho marítimo mexicano.* en **Boletín de Derecho Comparado.** Año 1973, Número 18, Septiembre-Diciembre. UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1974. pp. 163 173.